Министерство образования и науки РФ НОУ ВПО

Санкт-Петербургский институт

внешнеэкономических связей экономики и права

Экономический факультет

Кафедра бухгалтерского учёта, анализа и аудита

**Реферат**

Дисциплина: Коммерческое право.

Тема: Договор перевозки.

Cпециальность 080109 бухгалтерский учёт, анализ и аудит

Выполнила: студентка 3 курса

Челищева Анастасия Викторовна

Проверил: Ларин А.Н.

Новокузнецк 2008г.

**Содержание:**

Введение

I Общие положения о перевозке:

1.1 Понятие, сущность и значение

1.2 Формы и субъекты договора

1.3 Ответственность

II Виды договоров перевозки

2.1 Договор перевозки грузов

2.2 Договор перевозки пассажиров и багажа

2.3 Договор фрахтования

III Система законодательства, регулирующего договор перевозки

Заключение

Список использованных нормативных актов и литературы

Приложение

**Введение**

Отличие от других социальных идей и политических ориентаций демократическое правовое государство при верховенстве правового закона и приоритете прав человека и гражданина практически воспринято обществом как будущее государственного строя России. Решение этой задачи связано не только с созданием современного законодательства, обеспечением законности деятельности государства и его органов, муниципальной системы и общественных формирований, надежной, быстрой и справедливой юстиции, независимого правосудия, но с преодолением достигшего опасных пределов правового нигилизма, находящегося ныне на грани беспредела во всех сферах государственной и общественной жизни, и, главное, формирование высокого уровня правовой культуры общества и каждого человека.

Необходимым условием развития этих процессов является их правовое сопровождение и обеспечение государством - единственной на территории страны политической организации, осуществляющей суверенитет, источник которого - народ России. Но государство и право имеют не только инструментальное значение и " самостоятельную ценность. Одновременно это право жить цивилизованной жизнью и средство обеспечить человеку соответствующие свободы". К этой цели общество придет только через повышение ответственности, возложенной " на институты государственной власти", решительные действия по экономическому, политическому и социальному реформированию, созданию качественной " правовой базы для таких действий".

Это потребует высокопрофессионального состава юристов и достаточной правовой грамотности государственных служащих и других лиц, занятых юридической деятельностью. Общественная полезность и престижность этой деятельности значительно возрастает в период революционных преобразований, социальной конструкции общества, его новых экономических и политических ориентаций.

Профессионализм юриста заключается в его знании и умении ориентироваться в различных отраслях права. Гражданское право занимает ведущее место среди остальных отраслей права, так как в повседневной жизни между гражданами возникают постоянно гражданско-правовые отношения и любой юрист обязан знать, как по закону разрешать споры, возникающие при этих отношениях.

Предложенная мною тема – ДОГОВОР О ПЕРЕВОЗКЕ - наиболее интересна, даже потому что часто приходится пользоваться общественным транспортом (как городским, так и междугородним) и хотелось бы больше узнать о правилах перевозки пассажиров и багажа, грузов и т.п., сроки исполнения договора и т.д. В общем, эта тема очень популярная и востребованная.

**I Общие положения о перевозке**

**1.1 Понятие и сущность, значение**

***Перевозка*** *– это обязательства, в силу которых перевозчик должен совершить юридические и фактические действия по перемещению (транспортировке) груза, пассажира или багажа (транспортные услуги) в пользу грузоотправителя (грузополучателя, пассажира), а грузоотправитель обязуется оплатить эти действия.*

В гл. 40 ГК, правила которой регулируют отношения по перевозке, содержится сравнительно небольшое число принципиально важных положений, определяющих правовую природу этого договора, круг его участников, их основные права и обязанности, ответственность за нарушение обязательств по перевозке и т.д. Более детальная правовая регламентация этих отношений применительно к перевозке на каждом из пяти существующих видов транспорта дана в транспортных уставах и кодексах, иных законах и издаваемых в соответствии с ними правилах.

После принятия части второй ГК введены в действие ВК, КТМ, КВВТ, УЖТ.

Отношения, возникающие из международных перевозок, если они подпадают под действие императивных норм международного соглашения и если его участником является Россия, регулируются соответствующей международной транспортной конвенцией или соглашением, например, Женевской конвенцией о договоре международной перевозки грузов или Женевской таможенной конвенцией о международной дорожной перевозке (МДП). В ряде случаев Россия, не являясь участником той или иной конвенции, тем не менее, использует ее нормы в своем национальном праве. Так, при подготовке КТМ ряд его положений был построен с учетом норм Международной конвенции о морской перевозке грузов ООН 1978г. (Гамбургских правил).

Также в этой главе договор перевозки понимается, прежде всего, как родовое понятие. Его предметом безотносительно к транспорту, осуществляющему перевозку, и к разновидностям этого договора, служит деятельность перевозчика по перемещению груза или пассажира и багажа в пункт назначения и выдаче груза и багажа управомоченному лицу. Эта деятельность направлена на достижение обозначенного в договоре полезного эффекта, хотя он может не иметь осязаемой (вещественной) формы. Результаты этой деятельности неотделимы от нее самой. Она представляет собой транспортную услугу, выражающуюся в пространственном перемещении груза, пассажира, багажа.

Нормы гражданского права, содержащиеся в указанных федеральных законах, в силу п. 2 ст. 3 ГК должны соответствовать ГК. Помимо того, в Российской Федерации действует УАТ[[1]](#footnote-1). Согласно ст. 4 Федерального закона "О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации" он сохраняет силу до введения в действие нового федерального закона по автомобильному транспорту. УАТ подлежит применению, если не противоречит ГК, в частности правилам гл. 40.

Помимо транспортных уставов и кодексов, правила, касающиеся отношений по перевозке, содержатся в Федеральных законах от 10 января 2003 г. "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", от 10 января 2003 г. "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "О естественных монополиях", а в части перевозок граждан и для граждан - в Законе РФ "О защите прав потребителей" 1992 г.

Кроме соответствующих законов, на отношения по перевозке распространяется действие иных правовых актов - постановлений Правительства СССР и РФ, например, Положения о взаимной имущественной ответственности организаций морского транспорта и отправителей за невыполнение плана перевозок экспортных и импортных грузов, утвержденного Постановлением Совета Министров СССР от 1 июня 1965г. N 429; Положения о взаимной имущественной ответственности предприятий морского транспорта Министерства морского флота и отправителей за невыполнение плана перевозок в каботаже, утвержденного Постановлением Совета Министров СССР от 20 мая 1982г. N 428; Постановления Совета Министров СССР от 13 декабря 1990г. N 1274 "О мерах по обеспечению сохранности импортных грузов, отгружаемых потребителям из советских морских портов по железной дороге", а также правил перевозки грузов, пассажиров и багажа, утверждаемых транспортными ведомствами. Вполне понятно, что эти акты могут быть применены лишь в части, не противоречащей ГК и другим законодательным актам.

Особенности предмета правоотношения по перевозке позволяют отграничить договор перевозки от ряда смежных гражданско-правовых договоров.

Если подрядные договоры опосредуют экономические отношения, складывающиеся в связи с изготовлением или переработкой вещей, т.е. отношения, существующие непосредственно в сфере производства, то договор перевозки связан с производственным процессом в сфере обращения.

Результаты деятельности подрядчика приобретают овеществленную форму. Результаты деятельности транспорта не получают воплощения в осязаемой форме.

По договору хранения услуга хранителя выражается в хранении переданного ему имущества и возвращении имущества другой стороне договора в сохранном состоянии. Деятельность перевозчика по сохранению груза и выдаче его получателю не носит характера самостоятельной экономической услуги; эти сопутствующие перевозочному процессу действия подчинены его основной цели - перемещению объектов перевозки.

Предметом договора имущественного найма (аренды) служит предоставление индивидуально-определенных вещей во временное владение и пользование или в пользование арендатора. Предметом договора перевозки является транспортная услуга, деятельность по доставке груза, пассажира и багажа в пункт назначения. Поэтому договор перевозки в системе гражданско-правовых обязательств занимает самостоятельное место. Какими бы ни были вид транспорта и разновидность самой перевозки, она всегда осуществляется на основании договора перевозки (п. 1 ст. 784 ГК). Имеется в виду договор, порождающий гражданско-правовое обязательство, а не единый документ, подписанный обеими сторонами и выражающий их волю.

Помимо общей конструкции договора перевозки, в той же гл. 40 ГК предусмотрены отдельные виды этого договора - договор перевозки груза, договор перевозки пассажира и багажа, договор фрахтования.

**Сущность и значение.** Договор перевозки относится к так называемым транспортным обязательствам (транспортным договорам). Единая транспортная система Российской Федерации, включающая в себя автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской, речной транспорт, представляет собой важнейший элемент экономики страны, обеспечивающий развитие общенационального производства. Сложная и обширная, общенародно значимая транспортная сеть России обуславливает и соответствующую систему транспортных договоров, и значительное влияние публичных правовых норм на регулирование отношений по перевозке.

Гражданский кодекс, традиционно определяя основные принципы гражданско-правового регулирования перевозок, отсылает к иным специальным законам, составляющим транспортное законодательство. В настоящее время основными актами, регламентирующими транспортные отношения, являются:

* Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997г. №60-ФЗ (СЗ РФ 1997 №12 ст. 1383) - ВК;
* Федеральный закон от 10 января 2003 года №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ» (СЗ РФ 2003 №2 ст 170);
* Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999г. №81-ФЗ (СЗ РФ 1999 №18 ст. 2207) – КТМ;
* Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001г. №24-ФЗ (СЗ РФ 2001 №11 ст. 1001) – КВВТ;
* Устав автомобильного транспорта РСФСР, утверждённого Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969г. (СП РСФСР 1969 №2-3 ст. 8).

Транспортные отношения, всегда и непосредственно связанные с максимальным предпринимательским риском, сопровождаемые воздействиями источников повышенной опасности, не всегда строятся по классической двусторонней схеме: грузоотправитель – перевозчик. Перевозка груза по своей конструкции, как правило, предусматривает участие третьего лица – грузополучателя. Например, в купле-продаже (поставке) продавец может являться грузоотправителем, а покупатель – грузополучателем. На ясную и простую конструкцию купли-продажи «накладывается» договор перевозки, усложняя, в том числе многочисленными рисками, получение сторонами экономического результата сделки. В определённый этап развития комплексных правоотношений продажи между продавцом (грузоотправителем) и покупателем (грузополучателем) на первый план выступает надлежащее исполнение договора перевозки.

**1.2 Форма и субъекты договора о перевозке**

Договоры перевозки требуют письменной формы, установленной, как правило, транспортными уставами и кодексами[[2]](#footnote-2).

Участники транспортных договоров – грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель, причём грузоотправитель и грузополучатель могут совпадать в одном лице. Каких-либо специальных требований закон к статусу грузоотправителя и грузополучателя не предъявляет – ими могут быть любые дееспособные лица. Перевозчик (пароходство, железная дорога и т.д.) – профессиональная организация, юридическое лицо, действующее на основании лицензии.

**1.3 Ответственность**

Участники транспортных договоров (грузоотправители, перевозчики, грузополучатели) несут гражданско-правовую ответственность на общих основаниях. Этот основной принцип выражен в ст. 793 ГК РФ: в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Вина как условие имущественной ответственности в транспортных обязательствах в соответствии с правилами генерального деликта присутствует и в отношениях перевозки. В частности, необходимость наличия определённой степени вины перевозчика выражается в следующей норме: он несёт ответственность за несохранность груза (багажа), происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что неисполнение обязательства произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело.

Соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными условиями и кодексами.

Перечисленные в ГК РФ нормы об ответственности перевозчика предусматривают ответственность только за наиболее существенные нарушения, носящие общеправовой характер:

* за неподачу транспортных средств перевозчиком и неиспользование поданных транспортных средств отправителем (ст.794);
* за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа (ст. 796). Составы иных правонарушений предусмотрены транспортными уставами и кодексами. Ответственность в таких случаях выражается в виде штрафа, носящего характер законной исключительной неустойки. Убытки грузоотправителя, в отличие от принципов общегражданской ответственности, также определяются транспортным законодательством.

Значимость транспортных соглашений, существо обязательств, из них вытекающих, и значительный публичный интерес и особый порядок рассмотрения споров по договорам перевозки. Так, до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление в установленном транспортным уставом или кодексом порядке ему претензии. Иск перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок, причём в данном случае установлен особый срок исковой давности – один год (ст. 797 ГК РФ).

**II. Виды договоров перевозки**

Гражданский кодекс устанавливает основное правило, что условия перевозки, а также ответственность сторон определяются соглашениями сторон, если транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. Многообразие видов перевозок позволяет классифицировать соответствующие договоры[[3]](#footnote-3). Таким образом, достаточно детальная регламентация перевозок транспортным законодательством, с одной стороны, суживает свободу выбора сторонами условий доставки товара, а с другой – минимизирует риски проверенными и устоявшимися, точными правилами перевозки.

К транспортным договорам относятся:

* договоры об организации перевозок грузов;
* договоры перевозки грузов, пассажиров и багажа;
* договоры буксировки.

Договоры перевозки, в свою очередь, различаются по виду транспортных средств:

* железнодорожная перевозка;
* автомобильная перевозка;
* воздушная перевозка;
* воздушный чартер;
* морская перевозка;
* перевозка по внутренним водным путям.

Кроме того, закон выделяет договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с транспортным законодательством о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (ст. 788 ГК РФ).

Характеризуя отдельные виды договоров в области перевозки, необходимо отметить следующее.

Между организациями различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз грузов и др.).

Порядок заключения таких договоров определяется транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными правовыми актами. Таковыми, в частности, являются Правила централизованного вывоза (завоза) грузов с железнодорожных станций, расположенных на территории Российской Федерации, выполняемого транспортно-экспедиционными предприятиями[[4]](#footnote-4). Эти и ряд подобных правил детально регламентируют порядок заключения договоров между транспортными организациями, а также содержат примерные формы таких договоров.

К особым соглашениям, относящимися к транспортным обязательствам, относится договор буксировки, в силу которого пароходство (речной порт, пристань) обязуется за установленную плату буксировать плот или судно до назначенного пункта или в течение определённого времени, или до выполнения определённого манёвра (ст. 225 КТМ, ст. 88 КВВТ). Договор буксировки является возмездным и двусторонним, может быть в зависимости от содержания как реальным, так и консенсуальным. Обладая определённым сходством с традиционным договором перевозки, договор о буксировке в силу предмета (действия по перемещению плавучего объекта) занимает определённое самостоятельное место в транспортных правоотношениях.

Специфичным договором перевозки является договор фрахтования (чартер), в соответствии с которым по ГК РФ одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа (ст. 787). Наибольшее распространение чартер получил на воздушном и морском транспорте. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливается транспортными уставами и кодексами. Чартер, имея определённое сходство с договором аренды транспортного средства с экипажем, отличен от последнего отсутствием передачи транспортного средства иному лицу и спецификой предмета договора фрахтования, выражающегося исключительно в оказании возмездных транспортных услуг.

**2.1 Договор перевозки грузов**

По договору перевозки транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст, 72 Основ, ст. 373 ГК). Договор перевозки грузов - один из важнейших хозяйственных договоров, благодаря которому осуществляется связь между промышленностью и сельским хозяйством, промышленностью и торговлей. Сторонами по договору перевозки груза являются транспортные организации - перевозчик и грузоотправитель. Договор перевозки грузов государственных и общественных организаций заключается на основании плана, обязательного для обеих сторон.

Таким образом, договор перевозки грузов плановый и перевозчик, и грузоотправитель имеют права и обязанности, следовательно, договор перевозки двусторонний. Договор перевозки грузов - реальный, так как он считается заключенным с момента сдачи груза транспортной организации и отметки на перевозочном документе, сделанной перевозчиком.

Однако в договоре перевозки груза участвует третье лицо, которое в результате него приобретает права и обязанности. Это лицо называется получателем. В договоре перевозки третье лицо имеет не только права, но и несет обязанности: принять груз, требовать составления актов, своевременно вывезти груз, хотя к заключению договора перевозки третье лицо - грузополучатель - никакого отношения не имеет. Его обязанности вытекают из его взаимоотношений с грузоотправителем (как правило, с поставщиком).

Виды договора перевозки зависят от вида транспорта, осуществляющего перевозки.

Различают железнодорожные, морские, речными, воздушные и автомобильные перевозки. В качестве перевозчиков выступают юридические лица: управления железных дорог, морские и речные пароходства, автотранспортные предприятия и др. Каждый вид перевозки регулируется специальными нормативными актами. Классификация договоров производится тактике в зависимости от числа транспортных предприятий, участвующих в перевозке. Различают местные, прямые и прямые смешанные перевозки. Местными называют перевозки, в которых принимает участие одно транспортное предприятие.

Перевозка оформляется накладной. Она содержит все существенные условия договора и по существу является формой договора перевозки (на морском транспорте перевозка оформляется коносаментом). Накладную заполняет отправитель в установленной форме и вручает перевозчику с грузом. В ней указываются наименование отправителя, получателя, место отправления и доставки груза, число мест, масса груза, род упаковки и характеристика перевозимого груза.

На перевозку груза автомобильным транспортом выписывается товарно-транспортная накладная в четырех экземплярах, так как она является не только перевозочным документом, но одновременно и документом учета товарных ценностей грузоотправителя и грузополучателя. Грузоотправитель несет ответственность за неправильность и неполноту сведений в накладной.

В соответствии с договором перевозки перевозчик обязан доставить переданный ему груз в пункт назначения в целости и сохранности и выдать его управомоченному на его получение лицу. Если груз перевозчиком был утрачен, испорчен либо поврежден, то он обязан возместить грузоотправителю или грузополучателю возникшие в результате этого убытки. За утрату или недостачу груза перевозчик выплачивает получателю стоимость утраченного или недостающего груза. Перевозчик обязан доставить груз в установленный срок.

Срок доставки определяется в зависимости от вида транспорта и от расстояния между пунктом отправления и пунктом назначения. На железной дороге сроки доставки исчисляются также в зависимости от вида скорости (большая скорость, грузовая скорость).

За задержку доставки груза перевозчик уплачивает штраф. На железной дороге он определяется в зависимости от просрочки и размера провозной платы. Размер штрафа не может превышать 75 % размера провозной платы. При приемке груза грузополучатель обязан проверить сохранность прибывшего груза, а именно: целостность пломб, исправность вагонов, соответствие груза данным, указанным в накладной. Если грузополучатель обнаружит какое-то отклонение от уставных правил, он должен потребовать составления коммерческого акта. Требование о составлении коммерческого акта должно быть заявлено и в том случае, когда скоропортящийся груз пришел с просрочкой.

Коммерческий акт является основанием для возложения ответственности на перевозчика, отправителя и грузополучателя. Устав железных дорог (п. 168) предусматривает обстоятельства, которые должны быть удостоверены коммерческим актом:

1. несоответствие между наименованием, массой или количеством мест груза и данными, указанными в перевозочном документе;
2. порча и повреждение груза и багажа и других случаях.

Коммерческий акт составляется органом транспорта, как правило, по требованию грузополучателя на специальных бланках. Его подписывают на железной дороге начальник станций, заведующий грузовым двором (смотритель пакгауза, старший весовщик) и весовщик станции, а также грузополучатель, если он участвовал в проверке. Если в приемке участвовал эксперт, должен быть составлен специальный акт с указанием этого в коммерческом акте.

**2.2 Договор перевозки пассажиров и багажа**

Договор перевозки пассажира — взаимный, возмёздный и консенсуальный, что отличает его от договора перевозки груза. Кроме того, договор перевозки пассажиров транспортом общего пользования является публичным. Перевозка пассажиров регулируется в общей форме ГК, транспортными уставами и кодексами, а также действующими Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров. Поскольку стороной этого договора выступает гражданин-потребитель (пассажир), на этот вид перевозок распространяются Закон о защите прав потребителей и другие правовые акты.

Договор оформляется выдачей пассажиру проездного билета, в котором указываются все существенные условия договора. Форма билета устанавливается в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. На всех видах транспорта (за исключением воздушного и железнодорожного в поездах дальнего следования) проездные билеты являются предъявительскими документами: транспортная организация обязана исполнить договор перевозки в отношении любого пассажира, предъявившего билет или его аналог при посадке. Однако после начала перевозки передача проездного билета не допускается. Договоры перевозки пассажиров могут быть разовые (для однократного проезда) и *длительные.* Последние применяются при перевозках городским и пригородным транспортом и заключаются путем приобретения абонементного билета. Разовые договоры могут заключаться для проезда в одном, а иногда и в обратном направлении (туда и обратно) и имеют установленный срок действия (срок годности), в пределах которого пассажир имеет право делать остановки в пути, т. е. прерывать перевозку.

Провозная плата*,* будучи ценой договора, на транспорте общего пользования определяется тарифами, а в остальных случаях — соглашением сторон (ст. 790 ГК). Тарифы на перевозки устанавливаются федеральными и местными (для городского и пригородного транспорта) органами исполнительной власти. Тарифы зависят от вида перевозки, ее расстояния, рода (типа) перевозочных средств и категории (класса) занимаемого в них места. Существуют общие и льготные тарифы для некоторых пассажиров. В установленных законом случаях пассажир вообще может быть освобожден от внесения провозной платы (пенсионеры в городском транспорте и др.). Понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организации за счет средств соответствующего бюджета.

Основная обязанность пассажира *—* уплата провозных платежей. Приобретение билета и означает исполнение данной обязанности, если пассажиру не предоставлено право бесплатного проезда. Пассажир обязан хранить билет до окончания поездки и предъявить его в пути следования по первому требованию должностных лиц, уполномоченных на проверку проездных документов. Пассажир, обнаруженный в поезде (на судне, в самолете) без билета или с билетом, не дающим право на проезд в данном поезде (на судне в самолете), обязан уплатить штраф в установленном размере и, кроме того, стоимость проезда до ближайшей станции (порта). Затем он либо приобретает билет для дальнейшего следования, либо удаляется из поезда (снимается с рейса). Пассажиры обязаны соблюдать установленные правила перевозок.

Пассажир имеет право занять место в соответствии с билетом. В случае не предоставления пассажиру места согласно билету перевозчик обязан предоставить ему место хотя бы и более высокой категории без взимания доплаты. При согласии пассажира занять место меньшей стоимости ему возвращается разница. Если пассажир отказывается от предложенной ему замены, перевозчик возвращает стоимость проезда. Пассажир вправе также бесплатно провозить с собой вещи (ручную кладь) в пределах установленных весовых норм. Сверх этих норм ручная кладь может провозиться в качестве багажа за отдельную плату. Пассажир вправе сделать одну остановку в пути, предупредив о том перевозчика, с продлением срока годности билета на установленное время, а в случае болезни — на время болезни (при наличии справки из лечебного учреждения). В случае прекращения договора в пути следования пассажиру возвращается стоимость проезда за непроследованное расстояние. Во всех случаях возврата проездных документов с пассажира взыскивается установленный сбор.

Перевозчик обязан доставить пассажира в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством. Эти сроки фиксируются в утвержденных перевозчиком расписаниях движения транспортных средств (полетов). Перевозчик несет ответственность за задержку отправления пассажира, а также за опоздание прибытия транспортного средства, перевозящего пассажира, в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях). Ответственность перевозчика наступает при наличии его вины и состоит в уплате неустойки (штрафа) в размере, установленном транспортным уставом или кодексом (ст. 795 ГК).

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира определяется не правилами о договоре перевозки, а нормами деликтного права (гл. 59 ГК). В этом случае перевозчик отвечает за причинение вреда жизни и здоровью пассажира (в том числе безбилетного), выступая, как владелец источника повышенной опасности (ст. 1079 ГК). Правила о внедоговорной ответственности владельца источника повышенной опасности носят более жесткий характер. Кроме того, законом или договором перевозки может быть предусмотрена повышенная ответственность перевозчика (ст. 800 ГК).

**Перевозка багажа.** Багажом являются вещи и иные материальные ценности, которые отправляются пассажиром для личных бытовых целей за отдельную плату на основе проездного документа (билета) пассажира и перевозятся вмести с ним в багажном вагоне (ст. 2 Закона о федеральном железнодорожном транспорте) или в ином багажном помещении. Договор перевозки багажа взаимный возмездный*,* но в отличие от договора перевозки пассажира всегда реальный,так как считается заключенным в момент сдачи багажа к перевозке. Как и договор перевозки пассажира, договор перевозки багажа транспортом общего пользования является публичным, а к отношениям, связанным с такой перевозкой, применяется законодательство о защите прав потребителей.

Обязанность перевозки багажа для транспортной организации вытекает из договора перевозки пассажира, но оформляется она дополнительным соглашением к нему. Поэтому багаж принимается к перевозке только при предъявлении проездного билета. Прекращение договора перевозки багажа допустимо ранее окончания срока действия договора перевозки пассажира и не оказывает влияния на действие последнего. Перевозка багажа оформляется выдачей пассажиру багажной квитанции (п. 2 ст. 786 ГК), по которой впоследствии выдается багаж, а на проездном билете ставится отметка (штемпель и т. п.). В отличие от грузовой накладной багажная квитанция обычно является документом на предъявителя, поэтому право на получение багажа принадлежит всякому держателю квитанции

Плата за перевозку багажа взыскивается в момент принятия его к перевозке по установленным тарифам или по соглашению сторон. На некоторых видах транспорта, например воздушном, установлены нормы перевозки багажа без внесения дополнительной платы. Перевозка багажа сверх этих норм осуществляется за плату по тарифу. Багаж может быть сдан к перевозке с объявленной ценностью. В этом случае взимается дополнительный сбор.

Срок доставки багажа исчисляется временем следования транспорта, которым он был отправлен, до пункта назначения и должен соответствовать общим требованиям ст. 792 ГК. В пункте назначения багаж выдается предъявителю багажной квитанции.

Прибывший в пункт назначения багаж хранится бесплатно в течение суток, считая с 24 ч. суток, следующих за днем прибытия. За последующее время хранения взимается плата по тарифу. Багаж, не востребованный в течение 30 дней, подлежит реализации.

В случае неприбытия багажа в пункт назначения в течение установленных сроков пассажир вправе считать багаж утраченным и потребовать возмещения его стоимости. Перевозчик несет имущественную ответственность за сохранность принятого к перевозке багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение багажа произошли не по его вине. Условия и объем ответственности перевозчика в этом случае определяются по правилам, аналогичным ответственности за несохранность груза (ст. 796 ГК). За просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивает штраф в установленном размере (ст. 165 УЖД, ст. 138 УАТ и др.). Если вследствие просрочки в доставке произошла порча багажа, возмещение его стоимости производится независимо от уплаты штрафа за просрочку.

**2.3 Договор фрахтования**

Третьей разновидностью договора перевозки служит договор фрахтования. Согласно ч. 1 ст. 787 ГК по договору фрахтования (чартер) одна сторона - фрахтовщик обязуется предоставить другой стороне - фрахтователю за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

В этом определении акцент сделан на обязанности фрахтовщика предоставить фрахтователю определенное имущество - всю или часть вместимости транспортного средства. Чисто внешне этот момент сближает фрахтование с арендой (имущественным наймом), при котором имущество предоставляется арендатору (нанимателю) во временное владение и пользование или во временное пользование (ст. 606 ГК).

Однако использованная в определении договора формулировка не должна вводить в заблуждение. Само предоставление вместимости транспортного средства нельзя отрывать от цели такого предоставления - перевозка грузов, пассажиров и багажа. Именно отношения по перевозке превалируют над всеми иными. Поэтому законодатель, исходя из основной цели, которая определяет юридическую природу договора, относит договор фрахтования к группе договоров перевозки и помещает правило, дающее определение этому договору (ст. 787 ГК), в гл. 40 "Перевозка". Поскольку перевозка груза, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки (п. 1 ст. 784 ГК), ясно, что договор фрахтования квалифицирован в ГК как договор перевозки.

Особенно ярко "перевозочная" природа фрахтования выражена в транспортных уставах и кодексах, имея при этом в виду, что договор фрахтования довольно широко применяется на водном (особенно морском) и на воздушном транспортах. Так, общее определение договора морской перевозки груза, данное в п. 1 ст. 115 КТМ, распространяется на обе разновидности этого договора - как на чартер, так и на договор морской перевозки груза по коносаменту.

Более того, в п. 2 ст. 115 КТМ указывается, что "договор морской перевозки груза может быть заключен:

1) с условием предоставления для морской перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер);

2) без такого условия".

В ст. 115 КТМ подчеркивается, таким образом, что чартер направлен на транспортировку груза, его доставку и вручение получателю. Следовательно, именно перевозка груза, а не само по себе предоставление транспортного средства составляет существо рейсового чартера.

Достаточно четкое закрепление нашло это положение в п. 4 ст. 67 КВВТ: договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза всего судна или части его (договор фрахтования).

Содержание любой стандартной проформы, используемой для заключения конкретных договоров фрахтования судна, убеждает в правильности этого положения.

В торговом мореплавании чартер служит целям перевозки груза в специфических условиях нерегулярного (трампового) сообщения. На зафрахтованном на основании рейсового чартера судне, как правило, перевозятся сравнительно дешевые, так называемые массовые грузы - нефть, каменный уголь, руда, лес и т.д. Эти грузы перевозятся большими партиями в количествах, достаточных для загрузки всего судна, части его или определенного судового помещения. Размещая в помещениях своего судна этот груз, фрахтовщик не передает фрахтователю ни владения, ни пользования судном. Через подчиненных ему членов экипажа фрахтовщик осуществляет владение судном, не разделяя этого правомочия с фрахтователем. С другой стороны, полезные свойства судна эксплуатируются фрахтовщиком для получения доходов от грузовой перевозки. Ему принадлежит прибыль, полученная в результате морского предприятия. На него же падают убытки, которые могут быть следствием перевозки. Если коммерческая эксплуатация судна осуществляется фрахтовщиком, то вполне понятно, что ему принадлежит и правомочие пользования судном.

Следовательно, реальное содержание обязанности фрахтовщика по предоставлению грузовых помещений судна (по терминологии ГК, "вместимости одного или нескольких транспортных средств") сводится только к тому, чтобы согласно условиям чартера разместить груз во всех грузовых помещениях судна либо в какой-то части или отвести их для размещения груза. Такой взгляд на правовую природу договора фрахтования судна на рейс (рейсового чартера) нужно признать господствующим в науке морского права не только России, но и Польши, Болгарии, Англии, США и ряда других морских держав.

Итак, чартер на морском или внутреннем водном транспорте нужно определить как договор перевозки груза, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется подать судно в порт погрузки, принять и перевезти груз водным путем в порт назначения в отведенных для этой цели всех грузовых помещениях судна или в их определенной части и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а другая сторона (фрахтователь) обязуется обеспечить предъявление предназначенного к перевозке груза и уплатить за его перевозку установленную плату (фрахт).

Чартер на водном транспорте представляет собой только договор перевозки груза. В целях перевозки пассажиров и багажа на этих видах транспорта используется либо договор пассажирской перевозки, либо договор фрахтования транспортного средства на время (тайм-чартер). Основываясь на этом договоре, фрахтователь по тайм-чартеру, будучи арендатором по отношению к фрахтовщику, вступает в договоры пассажирской перевозки с каждым из физических лиц, пассажиров. По отношению к ним он выступает в качестве перевозчика. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) - одна из двух разновидностей договора аренды транспортного средства, используемая на водном транспорте.

Особого внимания заслуживает вопрос о правовой природе договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Согласно ст. 104 ВК по такому договору фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется ВК.

Отношения по воздушным перевозкам грузов или почты на указанных условиях полностью охватываются договорами грузовой воздушной перевозки или воздушной перевозки почты. Их отличие от иных разновидностей перевозки груза или почты заключается только в условиях перевозки - предоставление для размещения груза или почты вместимости одного или нескольких воздушных судов либо части такой вместимости. Владение воздушным судном и пользование им для извлечения прибыли осуществляются при таком предоставлении фрахтовщиком и к фрахтователю не переходит. Следовательно, новых элементов, принципиально изменяющих их природу, эти договоры в силу предоставления вместимости воздушного судна для размещения груза или почты не приобретают. Поэтому все сказанное ранее о правовой природе чартера, используемого для перевозки груза на морском или речном транспорте, относится и к этим договорам.

Сложнее выяснить правовую природу воздушного чартера, используемого для перевозки пассажира и багажа. Если перед нами договор, по которому перевозчик берет на себя обязанность перевезти с условием предоставления вместимости судна или ее части для перевозки в пункт назначения физического лица, гражданина, а в случае сдачи им багажа также и доставить в данный пункт багаж - это договор перевозки пассажира и багажа.

Его отличие от договора линейной пассажирской перевозки заключается только в предоставлении пассажиру более комфортных условий для полета и размещения багажа, в предоставлении соответствующей вместимости воздушного судна или его части, отделенной от остальных помещений судна, что должно быть отражено в пассажирском билете. Следовательно, договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) в этом случае представляет собой лишь одну из двух разновидностей договора воздушной перевозки пассажиров.

Но на воздушном транспорте довольно часто, и чем далее, тем чаще перевозятся значительные группы людей - туристические, студенческие, школьные, спортивные и т.п. Технически договор с авиатранспортным предприятием обычно заключается туристической, студенческой или иной соответствующей организацией.

Здесь возможны две ситуации - когда организация выступает от имени и за счет обратившегося к ней лица, входящего в группу. Между этой организацией и таким лицом возникают отношения по договору поручения.

Что же касается отношений между авиапредприятием и физическим лицом, входящим в группу, то их отношения подпадают под действие договора пассажирской перевозки в одной из двух его разновидностей - либо это договор линейной пассажирской перевозки, либо, если пассажиру предоставляется вся или часть вместимости судна, это договор пассажирской перевозки в форме чартера.

Но организация, фрахтующая вместимость (ее часть) воздушного судна для перевозки группы лиц, может заключить чартер и от собственного имени. Тогда такая организация как фрахтователь вступает в договорные отношения с фрахтовщиком - авиационным предприятием.

Заключаемый между ними чартер не может быть квалифицирован как договор воздушной перевозки пассажира и его багажа. Ему несвойственны неотъемлемые характерные особенности пассажирской перевозки. Так, в качестве его субъекта не может быть признано физическое лицо - пассажир. Формой договора не могут рассматриваться пассажирский билет и багажная квитанция, так как в чартере указываются только соответствующая вместимость (ее часть) воздушного судна и общее число пассажиров.

Такой договор приобретает существенные элементы договора аренды транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. Это согласуется и с положением п. 2 ст. 638 ГК, в соответствии с которым арендатор в рамках коммерческой эксплуатации арендованного транспортного средства вправе без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договор перевозки (по договору фрахтования - чартеру такое право за фрахтователем не признается).

Он вправе заключать договоры пассажирской перевозки с каждым из лиц, входящих в его группу. В зависимости от условий перевозки это может быть договор, по которому пассажиру предоставляется вместимость или часть вместимости судна (чартер), и тогда арендатор выступает по отношению к пассажиру как фрахтовщик, или договор пассажирской перевозки без такого условия. В последнем случае перевозчик, в качестве которого выступает арендатор, обязан предоставить пассажиру обычное место в соответствии с выданным ему билетом, а в случае необходимости от него также должен быть принят багаж по багажной квитанции.

Единство правовой природы договоров грузовой перевозки по коносаменту (как правило, в линейном сообщении) и перевозки груза по чартеру (вне регулярного сообщения) не исключает определенных видовых различий между ними.

Прежде всего, их разграничение может быть проведено по эксплуатационному признаку. Чартер предусматривает перевозку с условием предоставления для размещения груза всего морского или речного судна, части его или определенных судовых помещений, а на воздушном транспорте - вместимость одного или нескольких воздушных судов или часть вместимости. Предоставляемая на основании чартера для размещения груза или пассажиров и их багажа вместимость транспортного средства должна быть отделена от иной его вместимости - от служебных или грузовых помещений, предоставленных иным фрахтователям, и т.п. Фрахтователь вправе потребовать удаления постороннего груза из предоставленной вместимости или части вместимости судна. Такого права нет у отправителя груза при линейных перевозках. Грузы - как правило, это грузы многих отправителей - размещаются на морских, речных или воздушных судах при подобной системе перевозок по усмотрению перевозчика.

В отличие от договора перевозки груза по коносаменту или накладной чартер относится к категории консенсуальных договоров. Для возникновения прав и обязанностей сторон чартера достаточно совпадения их волеизъявлений. Не требуется, чтобы соглашение было подкреплено передачей груза перевозчику. Если после заключения чартера груз не был предъявлен или транспортное средство не было подано, в отношении неисправной стороны - фрахтователя или фрахтовщика - могли бы быть применены меры имущественной ответственности.

В чартере как консенсуальном договоре предусматриваются обязанности сторон, исполнение которых предшествует самой передаче груза перевозчику, и обязанности, касающиеся самой перевозки и вручения груза получателю. Это снимает проблему согласования обязанностей по предъявлению груза и подаче транспортного средства, которые при отсутствии чартера приходится решать с помощью заявки (заказа) отправителя или договора об организации перевозок.

Как отмечалось ранее, на основании чартера осуществляются перевозки в основном массовых грузов, а на воздушных судах - пассажиров. Морские и речные суда, а также воздушные суда эксплуатируются при посредстве чартера вне расписания, в направлениях, устанавливаемых в каждом конкретном случае. Такая система эксплуатации транспортных средств требует детальной правовой регламентации условий выполнения рейса. Так, фрахтователь и фрахтовщик вправе по соглашению между собой избрать для погрузки или выгрузки либо принятия и доставки пассажиров любые порты. Место погрузки или выгрузки определяется в соответствии с указаниями фрахтователя. При линейных перевозках порты отправления и назначения определены линейным предприятием заранее. Отправитель или получатель груза либо пассажир не пользуются правом односторонне определять причал, место якорной стоянки или терминал, к которому должно быть подано транспортное средство.

Срок подачи транспортного средства в место погрузки устанавливается соглашением сторон. Сроки прихода и отхода (вылета) линейных транспортных средств предусмотрены расписанием рейсов, которое в одностороннем порядке установлено перевозчиком.

О времени предполагаемого прибытия судна в порт погрузки отправителю по условиям обычно направляется специальное уведомление (в торговом мореплавании оно называется "нотис"). Подача нотисов о предполагаемом прибытии линейных судов не практикуется.

Капитан зафрахтованного судна в письменной форме уведомляет фрахтователя (получателя) о готовности судна к погрузке или разгрузке ("нотис о готовности"). Уведомление грузовладельца о готовности к погрузке-разгрузке линейных судов не всегда обязательно.

Условия чартеров относительно распределения между сторонами расходов (а, следовательно, и обязанностей) по погрузке и выгрузке транспортного средства отличаются большим разнообразием. При всем их разнообразии грузовые операции гораздо чаще лежат на обязанности фрахтователя по чартеру, чем на обязанности перевозчика при линейных перевозках.

Время, полагающееся на грузовые операции (сталия), всегда устанавливается в чартере. В нем может быть также определен размер платы (демереджа) за задержку судна свыше сталийного времени (контрсталии). Стороны вправе условиться и о том, что отправителю или получателю положено вознаграждение (диспач) за окончание погрузки-выгрузки до истечения сталийного времени. Положения о сталии и контрсталии не рассчитаны на применение при линейных перевозках. Время стоянки линейного транспортного средства в морском, речном порту или аэропорту определяется транспортной компанией и фиксируется в расписании. Условие о сроках доставки груза в чартеры, как правило, не включается. В этом случае обычно принятый срок считается необходимым и достаточным для доставки груза.

Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа на основании чартера устанавливается соглашением сторон за изъятиями, установленными для транспорта общего пользования, где действуют обязательные тарифы на перевозки. Воздушный кодекс особо подчеркивает, что для воздушных перевозок в соответствии с договором фрахтования воздушного судна (воздушным чартером) могут устанавливаться договорные цены. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может устанавливать минимальные цены на такие перевозки на определенных авиационных линиях в целях защиты регулярных воздушных перевозок, выполняемых на тех же авиационных линиях (п. 2 ст. 64 ВК).

Проведенные сопоставления хотя бы некоторых условий чартеров и договоров перевозки по коносаменту (в регулярном линейном сообщении) показывают, что отличительные особенности каждой из этих разновидностей договоров не настолько значительны, чтобы говорить о двух самостоятельных договорных типах, но и не настолько несущественны, чтобы их объединить.

Договор фрахтования (чартер), как и иной договор перевозки, должен быть заключен в письменной форме. При его заключении, как правило, используются стандартные, отпечатанные типографским способом проформы (стандартные формы) этого договора. В каждой из них изложены общие, в большинстве случаев не подвергающиеся пересмотру условия перевозки.

Использование проформ обеспечивает достижение целей двоякого рода. С одной стороны, это ускоряет и облегчает процесс выработки и согласования содержания договора, так как дает возможность ограничиться согласованием лишь тех условий, которые индивидуализируют данный договор. Стороны могут дополнить содержащиеся в проформе условия путем составления специального приложения - аддендума, пункты которого имеют нумерацию, продолжающую нумерацию статей чартера. В процессе переговоров стороны вправе те или иные условия проформ исключить, изменить, заменить другими. Но даже при этом условии применение проформ выполняет вторую задачу - в известной степени способствует унифицированному регулированию отношений, возникающих на основании чартера. Таким образом, проформы чартера играют роль некоего международного регулятора отношений контрагентов.

Проформы разрабатываются как национальными, так и международными организациями - торговыми палатами, федерациями грузовладельцев, национальными палатами судоходства, международными объединениями судовладельцев и грузовладельцев. Особенно значительный вклад в разработку проформ чартеров внесли Совет по судоходству Великобритании (бывшая Британская палата судоходства) и Совет по документации Балтийского и Международного морского совета (БИМКО).

Несоблюдение требуемой письменной формы договора фрахтования (чартера) не влечет за собой недействительность договора. Чартер как обязательство существует безотносительно к тому, составлен или нет письменный документ, в котором должен быть воплощен факт совершения сделки. Но при отсутствии такого документа доказывание наличия договора и его содержания с помощью свидетельских показаний становится невозможным.

Быстрый рост экономических и культурных связей между регионами внутри одной и той же страны и, в особенности между разными странами мира привел к повышению удельного веса грузовых и пассажирских перевозок, выполняемых не одним, а несколькими видами транспорта. Такого рода перевозки с участием нескольких (не менее двух) видов транспорта получили название смешанных, или многовидовых. Первоначально каждый отдельный этап смешанной перевозки, выполняемой соответствующим видом транспорта, рассматривался как вполне законченный и оформлялся самостоятельными документами. Это создавало затруднения в оформлении перевозок, и тогда им на смену пришли прямые смешанные перевозки. Их отличали уже две особенности: участие в перевозке не менее двух разных видов транспорта (например, морского и железнодорожного, речного и автомобильного и т.п.) и распространение на весь путь следования груза или пассажира, сколько бы видов транспорта в перевозке ни участвовало, одного и того же транспортного документа.

При составлении на разные отрезки пути разных транспортных документов, например коносамента на морской участок пути и накладной - на железнодорожный, осуществляется смешанная, но отнюдь не прямая смешанная перевозка.

При прямой смешанной перевозке грузовладелец вступает в договорные отношения с каждым из соперевозчиков. При этом каждый из них отвечает за несохранность груза в тот период, когда груз находился в его ведении. Иными словами, каждый из соперевозчиков несет ответственность за исполнение перевозки лишь на своем участке ("сегменте") пути. Ответственность соперевозчиков, построенная по указанным правилам, получила название ответственности по принципу "сегментации".

Отношения по прямым смешанным перевозкам урегулированы транспортными уставами и кодексами (ст. 65 - 79 УЖТ, ст. 107 - 114 КВВТ, п. 105 - 123 УАТ). При этом в соответствующем уставе или кодексе выражен принцип ответственности соперевозчика за несохранность груза в период, когда груз находился в его ведении (ст. 79 УЖТ, ст. 114 КВВТ, п. 122 УАТ).

В ГК в общей форме указывается лишь на то, что взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа по единому транспортному документу и порядок организации этих перевозок определяются соглашениями организаций соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных перевозках (ст. 788).

Хотя внедрение прямых смешанных перевозок и упростило правовое оформление перевозок, тем не менее, эта система не решила для грузовладельцев проблему возмещения причиненного грузу ущерба. При этой системе трудности для грузовладельцев в основном возникали в связи с необходимостью определить место причинения ущерба грузу. Грузовладельцы были заинтересованы в том, чтобы иметь дело с одним лицом, принявшим на себя ответственность за груз за весь период его транспортировки, каким бы видом транспорта она ни выполнялась в момент нанесения ущерба. Этими мотивами был "обусловлен постепенный переход в транспортных процессах, происходящих в мире, к системе комбинированных перевозок, которая предполагает появление новой правовой фигуры - оператора комбинированных перевозок (ОКП), принимающего на себя ответственность за груз на всех этапах транспортировки "от двери до двери".

При такой системе грузовладелец имеет в качестве своего контрагента только одного перевозчика, хотя отдельные этапы перевозки выполняются разными видами транспорта. После возмещения ущерба грузовладельцу ОКП имеет право регресса к владельцу транспортных средств, допустившему несохранность груза.

В мае 1980г. в Женеве была принята Конвенция ООН о международной смешанной перевозке грузов. Однако Конвенция не была ратифицирована необходимым числом государств и не вступила в силу. Поэтому отношения по комбинированным перевозкам подпадают под действие норм национального права.

Хотя она и названа Конвенцией о международной смешанной перевозке, по существу, речь идет о международной комбинированной перевозке.

В упоминавшейся ранее ст. 788 ГК прямые смешанные перевозки и комбинированные перевозки понимаются как синонимы, что нельзя признать правильным. Очевидно, в будущем гражданское законодательство РФ, не отождествляя эти понятия, должно регулировать отношения, возникающие из применения как той, так и другой и системы перевозок разными видами транспорта.

**III. Система законодательства, регулирующего договор перевозки**

В Гражданский кодекс РФ включены лишь основные, принципиальные положения, регулирующие договор перевозки, которые представляют собой правила, применяемые в равной степени к отношениям, связанным с перевозкой грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта. В этом смысле положения о договоре перевозки, сосредоточенные в гл. 40 ГК, представляют собой некий свод правил, вынесенных за «скобки», подлежащих применению ко всем видам перевозок. Тем самым обеспечивается единообразное регулирование сходных по существу отношений, складывающихся при перевозках грузов, пассажиров и багажа, осуществляемых всеми видами транспорта. Остальной массив правоотношений, связанных с перевозками, подлежит регулированию иными федеральными законами, и в первую очередь – транспортными уставами и кодексами.

Поднимая планку правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа (в том числе транспортных уставов и кодексов) на уровень федеральных законов, ГК стремился обеспечить создание в целом единой системы правового регулирования договора перевозки, применяемого в сферах деятельности различных видов транспорта: то обстоятельство, что все транспортные уставы и кодексы в процессе их разработки и принятия должны пройти через одни и те же «руки» (Правительство РФ, Государственная Дума, Совет Федерации, Президент РФ), само по себе должно было способствовать устранению неоправданных различий в правовом режиме перевозок грузов, пассажиров и багажа применительно к разным видам транспорта и обеспечить тем самым единообразное правовое регулирование договоров перевозки, базирующееся на основных положениях о перевозке, содержащихся в ГК.

В то же время такой подход, когда основная нагрузка в деле правой регламентации отношений, связанных с перевозками, возлагалась на транспортные уставы и кодексы, позволял учитывать технологические и правовые особенности условий перевозок грузов, пассажиров и багажа, осуществляемых различными видами транспорта, а также сложившиеся традиции в соответствующих сферах транспортной деятельности, естественно в рамках, отведённых для этого ГК.

После введения в действие ГК первым из новых транспортных уставов и кодексов был принят *Воздушный кодекс Российской Федерации* (далее ВК РФ)[[5]](#footnote-5). К сожалению, новый ВК РФ никак не может служить образцом урегулирования отношений, связанных с воздушными перевозками, в условиях рыночных отношений на основе принципиальных положений, содержащихся в ГК. Скорее можно говорить о примере противоположного свойства, о негативном нормотворчестве, в процессе которого извращаются до «наоборот» цели отдельных транспортных уставов и кодексов (применительно к урегулированию договора перевозки), вытекающие из ГК РФ.

Вопреки букве и духу ГК, а также очевидным потребностям имущественного оборота ВК РФ не только не расширил сферу регулирования деятельности гражданской авиации и договора воздушной перевозки непосредственно федеральными законами, а напротив, сузил её и открыл неограниченный простор для ведомственного нормотворчества в этой области. Во-первых, сократился объём самого ВК по сравнению с ранее действовавшим ВК 1983г. (со 153 до 137 статей), причём указанное сокращение произошло главным образом за счёт норм, регламентирующих коммерческую деятельность гражданской авиации (гл. XV-XVII ВК), в частности за счёт правил о договоре перевозки. Во-вторых, ещё в большей степени умаление роли федеральных законов (в том числе и самого ВК) проявляется в том, что большое число норм, содержащихся в ВК, не являются нормами прямого действия, а включает в себя отсылки к иным актам и правилам, принимаемым так называемыми специально уполномоченными органами. При этом под «специально уполномоченными органами» ВК (ст. 6) разумеет «федеральные органы исполнительной власти, а также органы, которым федеральным законом, указом Президента РФ или постановлением Правительства РФ предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности и на которые возложена ответственность этого органа». Из данного неуклюжего определения, тем не менее, следует, что основные отношения в сфере воздушных перевозок подлежат регулированию даже не указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ, а ведомственными нормативными актами. Причём под ведомственное регулирование подпадает не только отношения, связанные с коммерческими перевозками, но и в значительной степени публично-правовые отношения. Так, в порядке, определяемом Правительством РФ, т.е. по существу одним или несколькими ведомствами: утверждается структура воздушного пространства (ст. 15 ВК), которая предопределяет ограничения использования воздушного пространства России; осуществляется организация использования воздушного пространства (ст. 14 ВК), включающая обеспечение разрешительного порядка использования воздушного пространства и контроль за его использованием; вводятся запрещения или ограничения использования воздушного пространства.

В ВК имеются многочисленные пробелы в правовом регулировании воздушных перевозок, в том числе и по тем вопросам, регламентация которых в силу прямых указаний ГК должна обеспечиваться транспортными уставами и кодексами. Например, в ВК всего одна статья посвящена фрахтованию воздушных судов (ст. 104), и то она лишь воспроизводит ч. 1 ст. 787 ГК, хотя в той же статье ГК сказано, что транспортными кодексами должны быть установлены порядок заключения и форма этого договора. Остаются без ответа вопросы о том, что представляют по своей природе и как регулируются при чартерных перевозках взаимоотношения владельца воздушного судна и чартерного фрахтователя с пассажирами и грузовладельцами.

Но главная беда заключается в том, что в тексте ВК имеются в немалом количестве нормы, которые вступают в прямое противоречие с положениями ГК. Данное обстоятельство представляет собой реальную опасность деформации всей системы правового регулирования договора перевозки.

Следующим из новых транспортных уставов и кодексов был принят *Транспортный устав железных дорог Российской Федерации* (ТУЖД)[[6]](#footnote-6). Увы, и ТУЖД присущи те же недостатки, что и ВК, хотя выражены они не столь отчётливо. Главные из них заключаются, во-первых, в стремлении избежать детального регулирования правоотношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, исключив тем самым непосредственное применение норм Федерального закона, каковым является ТУЖД, и сохранив поле деятельности для обширного ведомственного нормотворчества. Цель такого подхода очевидна: ведомственные акты в силу закрытости и келейности их разработки позволяют в наибольшей степени учесть интересы железных дорог и Министерства путей сообщения РФ за счёт, естественно, интересов организаций, выступающих в качестве грузоотправителей и грузополучателей (необходимость регистрации таких актов в Министерстве юстиции РФ, как показывает практика, не является серьёзным препятствием).

Во-вторых, так же как и в случае с Воздушным кодексом, ТУЖД включает в себя немало норм, противоречащих ГК: это и положение о доказательствах несохранности грузов, а также об основаниях освобождения перевозчика от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, и правила, регламентирующие сроки на предъявление претензий, и некоторые другие положения.

Кроме того, текст ТУЖД свидетельствует о стремлении его разработчиков избежать необходимых кардинальных изменений правового регулирования железнодорожных перевозок, которые соответствовали бы современным условиям имущественного оборота, да и просто большого объёма работы. Из текста прежнего УЖД были исключены положения о планировании перевозок, а оставшиеся нормы были подвергнуты косметической (терминологической) переработке. Если сравнить (с точки зрения потребностей современного имущественного оборота) Общий устав российских железных дорог 1885г. и нынешний ТУЖД, то сравнение будет не в пользу последнего.

Совершенно иное впечатление производит третий (по очередности принятия) транспортный кодекс – *Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации* (далее - КТМ)[[7]](#footnote-7), который детально регулирует договорные отношения, возникающие в сфере морских перевозок, и действительно выполняет, как это и предусмотрено ГК, роль специального федерального закона (кодифицированного акта), регламентирующего условия перевозки грузов, пассажиров и багажа морским транспортом.

К сожалению, при подготовке последнего из вновь принятых транспортных уставов и кодексов – *Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации* (далее - КВВТ)[[8]](#footnote-8) его разработчики, видимо, ориентировались не на текст КТМ, обеспечивающего наиболее полное регулирование договорных отношений, возникающих при перевозках грузов, пассажиров и багажа, а, скорее, на ТУЖД, гарантирующего широкие возможности ведомственного нормотворчества и предусматривающего односторонние преимущества для транспортных организаций.

К сожалению, до настоящего времени не завершена работа над проектом нового устава (федерального закона) автомобильного транспорта. Без его принятия система правового регулирования договора перевозки не может считаться завершённой даже в самых общих чертах.

В то же время Правительство РФ, не обеспечив выполнение содержащегося в ГК положения о разработке и принятии всех транспортных уставов и кодексов на уровне федеральных законов (в частности, в отношении автомобильного транспорта), сочло возможным принять новый Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации[[9]](#footnote-9) (далее УЖТ РФ) взамен ТУЖД.

Надо заметить, что никакой необходимости в принятии нового УЖТ РФ не было. Данный Устав разрабатывался в пакете иных федеральных законов, обеспечивающих реформу железнодорожного транспорта, и был принят и введён в действие вместе с новым Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[[10]](#footnote-10), который действительно включает в себя ряд положений, направленных на реформирование отношений собственности в сфере железнодорожного транспорта. Вместе с тем для введения в действие указанных положений было бы достаточно внести незначительные изменения в действующий ТУЖД. Зачем же «разработчикам от МПС» понадобилось принимать новый Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации?

Ответ на данный вопрос можно найти при внимательном ознакомлении текстом УЖТ РФ, который, повторяя в большей своей части ТУЖД, содержит новые положения, направленные не только на обеспечение проведения реформы железнодорожного транспорта, но и на установление дополнительных преимуществ для транспортных организаций и так называемых владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта, в качестве которых на рынке транспортных услуг, видимо, будут действовать различные организации, образованные железнодорожным начальством. Попутно ухудшается положение грузоотправителей и грузополучателей, на плечи которых «упадут» расходы на оплату услуг указанных «владельцев инфраструктуры».

Видимо, появившаяся в связи с реформированием железнодорожного транспорта возможность подправить правовое регулирование перевозок грузов в пользу транспортных организаций и «владельцев инфраструктуры» (за счёт грузоотправителей и грузополучателей, разумеется) для «реформаторов от МПС» представляла собой слишком большой соблазн. Ведь в этом случае, когда все говорят о полезности или о вреде реформы в целом, обычно не обращают внимания на детали, что даёт возможность отклонять вносимые поправки, не вдаваясь в их смысл. К сожалению, эта участь была уготована и многим поправкам Высшего Арбитражного Суда РФ, направленным на совершенствование правового регулирования железнодорожных перевозок и на приведение УЖТ РФ в соответствие с Гражданским кодексом РФ.

Помимо односторонних выгод и преимуществ для транспортных организаций и «владельцев инфраструктуры», УЖТ РФ включает в себя целый ряд новых положений, значительно усложняющих и делающих невнятной структуру договорных связей, опосредующих перевозки пассажиров, грузов и багажа. В частности, теперь заявки грузоотправителей на подачу вагонов и контейнеров должны согласовываться перевозчиками с «владельцами инфраструктуры», которые должны строить свои отношения с перевозчиками на основе договоров об оказании услуг, выражающихся в предоставлении последним возможности пользоваться соответствующей инфраструктурой. В результате значительно расширится круг оснований отказа в удовлетворении заявок грузоотправителей на подачу транспортных средств (за счёт возможных отказов в их согласовании со стороны «владельцев инфраструктуры»), неминуемо увеличатся тарифы за перевозки (для покрытия расходов перевозчиков на оплату услуг тех же «владельцев инфраструктуры»). Таким образом, новый УЖТ РФ никак не свидетельствует об улучшении правового регулирования перевозок грузов железнодорожным транспортом. Пожалуй, наоборот.

Следующий уровень правового регулирования договора перевозки – утверждаемые транспортными министерствами и ведомствами правила перевозок грузов. Действовавшие раннее правила перевозок грузов различными видами транспорта до настоящего времени сохраняют свою силу, однако сфера их применения постепенно сокращается. После принятия ГК (части второй) названные правила могли применяться в части, не противоречащей ГК, затем, после введения в действие новых транспортных уставов и кодексов, - также в части, не противоречащей и указанным законам. Кроме того, в последние годы, указанные правила перевозок активно обновляются: транспортными министерствами и ведомствами принимаются новые отдельные разделы правил перевозок, заменяющие собой соответствующие разделы раннее изданных правил. Данное обстоятельство учитывается в практике арбитражных судов. Например, Высший Арбитражный Суд РФ применительно к железнодорожным перевозкам разъяснил, что изданные до введения в действие ТУЖД нормативные акты, в том числе акты законодательства Союза ССР по вопросам, которые согласно ТУЖД должны регулироваться нормативными актами Российской Федерации, действуют впредь до принятия соответствующих актов. Это относится и к Правилам перевозок грузов, которые подлежат применению в части, не противоречащей ГК и ТУЖД[[11]](#footnote-11).

**Заключение**

Конечно, в объеме данной работы трудно полностью осветить такую глубокую и обширную тему как ДОГОВОР О ПЕРЕВОЗКЕ, однако фундаментальные понятия и базовые положения в указанной работе приведены. Используя положительный опыт не только России, но и других развитых государств, учитывая национальные и исторические особенности нашего народа России, становится сильнейшим демократическим и правовым государством.

**Список используемых нормативных актов и литературы**

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997г. №60 ФЗ (принят ГД ФС РФ 19.02.1997г.), (ред. от 04.12.2007/СПС Консультант Плюс – к весеннему семестру 2008г.).
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14 ФЗ (принят ГД ФС РФ 22.12.1995), (ред. от 06.12.2007/СПС Консультант Плюс – к весеннему семестру 2008г.).
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 №24 ФЗ (принят ГД ФС РФ 07.02.2001), (ред. от 06.12.2007/СПС Консультант Плюс – к весеннему семестру 2008г.).
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81 ФЗ (принят ГД ФС РФ 31.03.1999), (ред. от 06.12.2007/СПС Консультант Плюс – к весеннему семестру 2008г.).
5. Устав автомобильного транспорта РСФСР (утв. Постановлением Совмина РСФСР от 08.01.1969 №12), (ред. от 18.02.1991/СПС Консультант Плюс – к весеннему семестру 2008г.).
6. Федеральный закон от 08.11.2007 №259 ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (принят ГД ФС РФ 18.10.2007/СПС Консультант Плюс – к весеннему семестру 2008г.).
7. Гражданское право [Текст]: учебник [для вузов] / [С.С. Алексеев и др.]; под общей редакцией С.С. Алексеева. – М.: ВЕЛБИ, 2008; Екатеринбург: Институт частного права, 2008. – 477с.
8. Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: Проспект, 2003. – 846 с.
9. Договорное право [Текст]. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта /М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2003. – 909с.
10. Современная практика правового регулирования перевозок внешнеторговых грузов [Текст]/[Холопов К.В] - Челябинск, 1993. – 379 с.
11. Юридические документы в гражданско-правовых отношениях [Текст] / [Тихомиров М.Ю., Оглоблина О.М.; под ред. М.Ю. Тихомирова]. – М.: Издательство Тихомирова М.Ю., 2004. – 831с.

**Приложение №1.**

**Договор перевозки груза**

г. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_ г.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, именуем в дальнейшем "Перевозчик", в лице \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, действующ.\_\_\_ на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, с одной стороны, и \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, именуем в дальнейшем "Отправитель", в лице \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, действующ. на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА. ПРОВОЗНАЯ ПЛАТА

1.1. По настоящему договору Перевозчик обязуется доставить вверенный ему Отправителем груз \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование, качество, другие индивидуальные признаки) в количестве \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, именуемый в дальнейшем "груз", в следующий пункт назначения: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

Выдать груз Получателю, а Отправитель обязуется уплатить за перевозку груза плату, установленную настоящим договором.

1.2. Плата за перевозку груза составляет \_\_\_\_\_\_ рублей.

1.3. Перевозка груза оплачивается в следующие сроки и в следующем порядке: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА СТОРОН

2.1. Отправитель обязан

2.1.1. Передать вышеуказанный груз Получателю в срок, согласованный обеими сторонами.

2.1.2. Оплатить перевозку груза, работы и услуги, выполняемые Перевозчиком по требованию Отправителя, в сроки, согласованные в настоящем договоре.

2.1.3. Оплачивать по дополнительному соглашению сторон не предусмотренные настоящим договором услуги, выполняемые Перевозчиком по требованию Отправителя.

2.1.4. Предоставить заявку в адрес Перевозчика на перевозку груза в установленной форме в срок \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

2.1.5. Выдать Перевозчику транспортную накладную (иной документ на груз).

2.2. Отправитель вправе отказаться от поданных транспортных средств, непригодных для перевозки груза.

2.3. Перевозчик обязан:

2.3.1. Доставить груз в пункт назначения в срок, определенный соглашением сторон или в разумный срок.

2.3.2. Подать Отправителю груза под погрузку исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки груза, в следующий срок: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

2.3.3. Выдать в случае несобранности груза акт, составленный Перевозчиком в одностороннем порядке, об обстоятельствах, при которых груз был потерян, и количестве несохраненного груза.

2.4. Перевозчик вправе удерживать переданный ему для перевозки груз в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке.

3. ПОДАЧА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ПОГРУЗКА И ВЫГРУЗКА ГРУЗА

3.1. Погрузка (выгрузка) груза осуществляется Отправителем (Получателем) в следующие сроки и в следующем порядке: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, с соблюдением положений, установленных действующим законодательством.

4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ПЕРЕВОЗКЕ

4.1. В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК РФ, иными правовыми актами, а также следующую ответственность, установленную соглашением сторон: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

4.2. Перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза в срок, предусмотренный подп. 2.1 настоящего договора, а Отправитель за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств несут ответственность, установленную правовыми актами, а также следующую ответственность, предусмотренную соглашением сторон: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

4.3. Перевозчик и Отправитель освобождаются от ответственности в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств, если это произошло вследствие:

- непреодолимой силы, а также вследствие иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий;

- прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленных в порядке, предусмотренном \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (наименование транспортного устава или кодекса);

- в иных случаях, предусмотренных \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА УТРАТУ, НЕДОСТАЧУ И ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА

5.1. Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи Получателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые Перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

5.2. Ущерб, причиненный при перевозке груза, возмещается Перевозчиком:

- в случае утраты или недостачи груза - в размере стоимости утраченного или недостающего груза;

- в случае повреждения груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости;

- в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза.

Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете Продавца (а при отсутствии счета - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары).

5.3. Перевозчик возвращает Отправителю провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, поскольку, согласно настоящему договору, эта плата не входит в стоимость груза.

6. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1. До предъявления Перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, Отправитель (Получатель) обязан предъявить ему претензию в порядке, предусмотренном действующим законодательством.

6.2. Во всем ином, не урегулированном настоящим договором, стороны будут руководствоваться положениями действующего законодательства РФ.

6.3. Договор вступает в силу с момента его подписания и действует до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, составлен в \_\_\_\_\_\_\_ экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, по одному для каждой из сторон.

7. Адреса и банковские реквизиты сторон:

**Приложение №2**

***Перевозка***

***грузов***

***пассажиров и багажа***

*Прямое смешанное сообщение*

*Железнодорожная*

*Автомобильная*

*Воздушная (воздушный чартер)*

*Морская*

*По внутренним водным путям*

*Фрахтование*

*ФрахтованиеФрахтование*

1. Утвержденный Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1986 г. N 12 [↑](#footnote-ref-1)
2. Пример договора в письменной форме см. в приложении №1. [↑](#footnote-ref-2)
3. См. схему в приложении №2. [↑](#footnote-ref-3)
4. Утверждён Министерством путей сообщения РФ 14 мая 1993 г. [↑](#footnote-ref-4)
5. Принят Государственной Думой 19 февраля 1997г. и введён в действие с 1 апреля 1997г. (СЗ РФ 1997 №12 ст. 1383). [↑](#footnote-ref-5)
6. Принят Государственной Думой 19 декабря 1997г. и введён в действие со дня официального опубликования (17 января 1998г.) (СЗ РФ 1998 №2 ст. 218). [↑](#footnote-ref-6)
7. Принят Государственной Думой 31 марта 1999г. и введён в действие с 1 мая 1999г. (СЗ РФ 1999 №18 ст. 2207). [↑](#footnote-ref-7)
8. Принят Государственной Думой 7 февраля 2001г. и введён в действие со дня официального опубликования (12 марта 2001г.) (СЗ РФ 2001 №11 ст. 1001). [↑](#footnote-ref-8)
9. Принят Государственной Думой 24 декабря 2002г. и введён в действие по истечении четырёх месяцев со дня официального опубликования (СЗ РФ 2003 №2 ст. 169). [↑](#footnote-ref-9)
10. СЗ РФ 2003 №2 ст. 168. [↑](#footnote-ref-10)
11. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998г. №18 «О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации» (Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации 1999 №1 с. 11). [↑](#footnote-ref-11)