Содержание

1. Понятие, виды договоров перевозки и их значение для обеспечения хозяйственной деятельности

2. Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов

3. Ответственность за невыполнение обязательств по договору перевозки

Список использованной литературы

1. Понятие, виды договоров перевозки и их значение для обеспечения хозяйственной деятельности

Для Российской Федерации с ее обширной территорией и развитой транспортной сетью правовое регулирование договорных обязательств, применяемых в области транспортной деятельности, имеет особое значение в современных рыночных условиях. Отражением этого являются постоянно развивающееся транспортное законодательство и большое число споров, возникающих между транспортными организациями и их клиентурой, связанных с исполнением договоров перевозки.

В Гражданский кодекс РФ (гл.40) включены лишь основные, принципиальные положения, регулирующие договор перевозки, которые представляют собой правила, применимые в равной степени к отношениям, связанным с перевозкой грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта. Данные правила подлежат применению ко всем видам перевозок. По видам перевозки грузов могут быть – автомобильные, железнодорожные, речные, морские и воздушные. Соответственно данным видам перевозок, в качестве перевозчиков выступают следующие юридические лица – АТП (автотранспортное предприятие), управление железной дороги, речное пароходство, морское пароходство и так далее. В зависимости от количества предприятий, принимающих участие в перевозке грузов, договор перевозки грузов может быть классифицирован следующим образом – местная перевозка (когда в перевозке груза принимает участие один перевозчик (транспортное предприятие)), прямая перевозка и прямая смешанная перевозка.Тем самым, по выражению В.В. Витрянского, "обеспечивается единообразное регулирование сходных по существу отношений, складывающихся при перевозках грузов, пассажиров и багажа, осуществляемых всеми видами транспорта".

Представляется необходимым раскрыть содержание этих основных принципиальных положений ГК РФ, регулирующих перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется, в силу п.1 ст.784 ГК РФ на основании договора перевозки.

Условия перевозки отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются их соглашением, если транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное (п. 2 ст. 784 ГК РФ).

Основной договор, опосредствующий перевозки грузов, – это договор перевозки грузов, сконструированный в ГК РФ по модели реального договора: перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за эту перевозку установленную плату (п. 1 ст. 785).

Условия такого договора перевозки должны содержаться в соответствующем транспортом документе: на железнодорожном, внутренневодном и воздушном транспорте – в накладной; на морском транспорте – в накладной или коносаменте; на автомобильном транспорте – в товарно-транспортной накладной при перевозке грузов товарного характера или акте замера (взвешивания) при перевозке грузов нетоварного характера. Составление и выдача грузоотправителю транспортной накладной или иного соответствующего перевозочного документа одновременно служат подтверждением заключения договора перевозки грузов.

Из всех договоров перевозки в ГК РФ выделяются договоры перевозки транспортом общего пользования, когда в качестве перевозчика выступает коммерческая организация, которая в силу закона, иных правовых актов обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина или юридического лица. ГК РФ (ст. 789) установил, что перечень таких организаций, относящихся к транспорту общего пользования, должен публиковаться в установленном порядке.

Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором, поэтому к нему применяются правила, предусмотренные ст. 426 ГК РФ.

В силу данной статьи коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами.

Цена услуг, оказываемых транспортной организацией устанавливается одинаковой для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом или иными правовыми актами допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей.

В обязанности перевозчика по договору перевозки груза входит подача грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом) или договором, исправных транспортных средств в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. В противном случае отправитель вправе отказаться от поданных транспортных средств (ст. 791 ГК РФ).

Обязанностью грузоотправителя (грузополучателя), предусмотренной ГК РФ (п. 2 и 3 ст. 791), является соблюдение сроков погрузки (выгрузки) грузов в поданные перевозчиком транспортные средства. Такие сроки должны устанавливаться договором, если они не установлены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Обязанность по погрузке (выгрузке) груза может быть возложена как на отправителя (получателя), так и на транспортную организацию. Этот вопрос должен решаться в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением положений, установленных транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Если погрузка (выгрузка) груза должна осуществляться за счет сил и средств транспортной организации, время, затраченное на эти операции, входит в установленные сроки доставки груза.

Сроки доставки, в течение которых перевозчик обязан доставить пассажира и его багаж в пункт назначения, определяются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. При отсутствии таких сроков груз, пассажир, багаж должны быть доставлены перевозчиком в пункт назначения в разумный срок (ст. 792 ГК РФ).

Наряду с договором перевозки конкретного груза, когда предметом договора является доставка указанного груза в пункт назначения и выдача его получателю, ГК предусматривает и в определенной степени регулирует договоры об организации перевозок и договоры между транспортными организациями об организации работы по обеспечению перевозок грузов.

По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме (ст. 798 ГК РФ). Условиями договора об организации перевозки являются: объемы, сроки и порядок предоставления транспортных средств, а также предъявления грузов для перевозки; порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

К числу договоров об организации перевозки, широко применяемых на практике, относятся: навигационные договоры – на морском и речном транспорте; специальные договоры – на воздушном транспорте; годовые договоры – на автомобильном транспорте.

В соответствии с ГК РФ (ст. 799) между организациями различных видов транспорта могут заключаться также договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов, а именно: узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.

Особое место в регулировании отношений, связанных с перевозкой, занимает договор перевозки пассажира (ст. 786 ГК РФ). По такому договору перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажирам багажа также доставить этот багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир в свою очередь обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа.

Уже из самого определения договора перевозки пассажира, содержащегося в ГК РФ, следует, что этот договор, в отличие от договора перевозки конкретного груза, является консенсуальным, т.е. после приобретения билета или багажной квитанции договор считается заключенным, а пассажир получает право требовать от перевозчика выполнения им своих обязанностей. Кроме того, непосредственно ГК пассажиру предоставлен ряд дополнительных прав, а именно: перевозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях; перевозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм; сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

Существенная же особенность договора перевозки пассажира заключается в том, что в качестве его стороны, потребляющей услуги по перевозке, выступает гражданин.

Основной обязанностью как грузоотправителя по договору перевозки груза, так и пассажира по договору перевозки пассажира или багажа является внесение провозной платы за перевозку. В качестве основного правила ГК РФ предусмотрено, что провозная плата, взимаемая с грузоотправителя и пассажира, устанавливается соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами (ст. 790).

Однако при перевозке грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования плата за перевозку должна определяться на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Если же в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате в отношении отдельных категорий пассажиров или грузоотправителей, то транспортной организации, осуществляющей перевозки соответствующих пассажиров или грузов, должны быть компенсированы все ее расходы, связанные с осуществлением перевозок на льготных условиях (п. 5 ст. 790 ГК РФ).

Вместе с тем, независимо от того, относится ли перевозчик к организациям транспорта общего пользования, выполняемые им по требованию грузовладельца работы и услуги, не предусмотренные тарифами, подлежат оплате в размере, определяемом исключительно по соглашению сторон.

Для перевозчика способом обеспечения исполнения грузоотправителем или владельцем багажа обязанности по внесению провозной платы и других причитающихся перевозчику платежей должно служить предоставленное ему право удерживать грузы и багаж до выполнения указанными лицами своей обязанности. Данное право может быть реализовано перевозчиком, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства (п. 4 ст. 790 ГК РФ).

Договор перевозки груза – это договор, в силу которого, перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Заключение такого договора подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом (ст. 785 ГК РФ).

Данный договор является двухсторонним, так как обязанности имеются как на стороне перевозчика, так и отправителя груза; услуги перевозчика по доставке груза подлежат оплате отправителем.

Договор перевозки груза принято также относить возмездных, взаимных и реальных договоров. Данный договор, как правило, квалифицируется как реальный, поскольку обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который сдан грузоотправителем и принят перевозчиком для его доставки в пункт назначения (вверенный перевозчику груз). Однако перевозка груза осуществляется также в рамках договора фрахтования или чартера (ст. 787 ГК РФ), когда договор перевозки заключен еще до предъявления груза. Исходя из этого, на морском транспорте допускается возможность квалификации договора морской перевозки груза как в качестве реального, так и консенсуального договора. Так, в статье 115 КТМ РФ дается более широкое определение договора перевозки груза: "По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт)".

Договор перевозки пассажира – это такой договор, по которому перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией, форма которых (билета и багажной квитанции) устанавливается в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами.

Пассажир имеет право в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом: перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях; перевозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм; сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу (ст. 786 ГК РФ).

Таким образом, как видно из договора перевозки пассажира, указанный договор является двусторонним, возмездным, взаимным. Двусторонний характер обязательства, вытекающего из договора перевозки пассажира, выражается в том, что и на стороне перевозчика, и на стороне пассажира имеются как права требования, так и обязанности. Возмездность договора перевозки пассажира состоит в том, что обязанности транспортной организации по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения противостоит встречное предоставление в виде обязанности уплатить провозную плату.

Данный договор носит консенсуальный характер: обязанность перевозчика подать подвижной состав в соответствии с определенным расписанием движения транспортных средств и предоставить пассажиру место в соответствующем транспортном средстве возникает с момента приобретения пассажиром проездного билета. Исключение из этого может составлять, когда проездной билет приобретается пассажиром непосредственно в автобусе или в маршрутном такси, то такой договор перевозки можно назвать реальным.

Договор перевозки багажа является самостоятельным видом договора, который сопутствует договору перевозки пассажира. Данный договор является реальным.

Договор фрахтования (чартер)

По данному договору 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 перевозок грузов, пассажиров и багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами (ст. 787 ГК РФ). Договор фрахтования широко применяется на речном, морском и воздушном транспорте.

Договор фрахтования (чартер) является двусторонним, возмездным, консенсуальным, он отличается как от договора перевозки груза, так и от договора перевозки пассажира особенностями предмета вытекающего из него обязательства. При чартере перевозчик (фрахтователь) не принимает от отправителя определенное число мест груза к перевозке и не обязуется предоставить пассажиру определенное место в транспортном средстве согласно приобретенному последним проездному билету. Предмет обязательства перевозчика (фрахтовщика) при чартере составляют действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов.

Правовой формой более широкого развития хозяйственных связей, значительного улучшения удовлетворения потребностей всего хозяйственного механизма и населения во всех видах перевозок и регулирования, возникающих на основе отношений, является договор перевозки.

Как следует из определения договоров перевозки, они являются двусторонними, реальными, возмездными.

Заключение договоров — это особенная, специфическая форма деятельности транспортных органов. В первую очередь отметим, что понятие договора, которое достаточно интенсивно используется в гражданско-правовой и административно -правовой литературе, получило значительное распространение в юридической практике и любые сомнения не вызывает.

Однако изменяемые в процессе исторического развития общественные отношения и практика их регулирования оставляют без подробного анализа транспортные договоры. В свое время этот вопрос достаточно активно дискутировался научными работниками, правда в основном по проблеме соотношения: плану — как административно-правового акта и договора перевозки и договора перевозки — как гражданско-правового соглашения, но в основу которой положен план перевозки.

По этому вопросу авторы выражали разные мысли (взгляды): от мысли, что проблема соотношения плана и договора должна достать одинаковое решение независимо от видов хозяйственной деятельности к мысли, что невозможно переносить на отношение само из перевозки грузов те конструкции, которые выработаны наукой в других отраслях хозяйственной деятельности. Конечно, на то время существовали жесткие планово-экономические отношения и план играл важную роль.Выполнение плана было одним из важнейших показателей хозяйственной деятельности. План рассматривался как метод государственного управления имущественными отношениями, с одной стороны, а из другого — как юридический факт, с которым закон связывает необходимость возникновения конкретных правоотношений, то есть обязательность заключения соответствующего договора. В таком случае договор был средством конкретизации и реализации плана, причем относительно перевозки грузов деятельность транспорта всегда была плановой.

2. Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов

Правоотношения, возникающие между грузоотправителем и перевозчиком на стадии согласования обязанностей по подаче перевозчиком транспортных средств под погрузку и предъявлению отправителем грузов к перевозке, а также порядка погрузки (выгрузки) груза в поданные транспортные средства регламентируются статьей 791 ГК РФ.

В процессе заключения договора перевозки на перевозчике лежит обязанность подать для перевозки соответствующие транспортные средства, а на отправителе - предъявить груз.

Иногда эти обязанности основаны на уже заключенном договоре перевозки (например, при наличии морского или воздушного чартера),однако в большинстве случаев названные обязательства сторон вытекают из предшествующих договору перевозки заявки отправителя, принятой перевозчиком, или же годового договора на организацию перевозок между отправителем грузов и перевозчиком.

Согласно п. 1 ст. 791 ГК перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Отправитель вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза. На железнодорожном транспорте по этому вопросу имеются дополнительные указания в УЖТ, согласно которым проверка транспортных средств в коммерческом отношении производится отправителем, если им осуществляется погрузка вагонов, а контейнеров - во всех случаях (ст. 20). Аналогичная норма содержится в ст. 71 КВВТ.

При морских перевозках перевозчик обязан обеспечить мореходное состояние судна: его техническую годность, надлежащим образом снарядить его всем необходимым, а также надлежаще подготовить трюмы для перевозки. Однако перевозчик не отвечает за возможные скрытые недостатки, если им была проявлена должная заботливость (ст. 124 КТМ).

Отправитель обязан предъявить груз в упаковке и таре, обеспечивающих их полную сохранность при перевозке. Для отдельных видов грузов (например, опасных)правила перевозок устанавливают дополнительные требования к их упаковке, а также специальной маркировке. Отправитель вправе заменять ранее согласованные грузы иными, если они не требуют изменения условий перевозки.

Погрузка груза осуществляется транспортной организацией или отправителем в зависимости от характера отправки, условий договора с перевозчиком и предписаний транспортных уставов и кодексов. На железнодорожном транспорте действовали в течение многих лет правила о том, что погрузочные операции производятся на местах общего пользования(т.е. на железнодорожных станциях) - железной дорогой, а в других случаях(на подъездных путях клиентуры), а также при погрузке опасных, скоропортящихся, тяжеловесных, негабаритных, навалочных и наливных грузов - отправителем. Новый УЖТ расширяет обязанности отправителя в отношении погрузки груза (ст. 21). На автомобильном транспорте погрузку выполняет, по общему правилу, отправитель, а на воздушном транспорте - перевозчик. На водном транспорте погрузку, как правило, производят морские и речные порты и экспедиторские фирмы.

На всех видах транспорта установлены определенные сроки для выполнения погрузочных операций, призванные стимулировать их быстрейшее выполнение. При нарушении этих сроков уплачивается штраф, размер которого зависит от вида транспортных средств и продолжительности допущенной задержки и исчисляется по прогрессивно растущей шкале. На морском транспорте такой штраф за несвоевременную погрузку груза именуется демереджем, а премия за ее сокращение - диспачем, их размер определяется соглашением сторон (в чартере) или обычаями морского порта.

Ответственность грузоотправителей за нарушение сроков выполнения погрузочных работ согласно транспортным уставам и кодексам является повышенной и исключается только при наличии названных в уставах и кодексах обстоятельств. Таковыми являются обстоятельства непреодолимой силы, крупные аварии, а также вина самого перевозчика (подача им транспортных средств под погрузку и выгрузку в количестве, превышающем техническую способность погрузочных и выгрузочных пунктов грузовладельца).

Для надлежащего исполнения договора перевозки и установления ответственности перевозчика за груз важное значение имеет определение массы (веса) и количества мест перевозимого груза, которые фиксируются на отдельных видах транспорта по-разному. На железнодорожном транспорте действует правило, согласно которому их определяет сторона, производящая погрузку, на автомобильном транспорте определение данных о грузе производится совместно отправителем и перевозчиком, на воздушном транспорте их определяет перевозчик.

На морском и внутренневодном транспорте масса(вес) и число мест груза, по общему правилу, устанавливаются отправителем, причем применяются специфические способы их фиксации: расчетным путем (по обмеру) и по осадке судна. При этом на морском транспорте действует правило, согласно которому, если данные о грузе не были перевозчиком проверены, он вправе включить в коносамент соответствующую оговорку (ст. 145 КТМ). Правовое значение такой оговорки состоит в том, что она перелагает бремя доказывания на грузовладельца: при недостаче массы (мест) грузовладелец обязан доказать правильность внесенных в коносамент сведений о грузе, что в большинстве случаев оказывается невозможным или, во всяком случае, достаточно сложным.

При принятии груза к перевозке его отправитель обязан уплатить провозные платежи (на морском транспорте - фрахт),которые должны исчисляться за расстояние по кратчайшему направлению перевозки. На смену жесткой государственной регламентации транспортных тарифов, которые утверждались ранее центральными государственными органами, в настоящее время пришла смешанная система регулирования транспортных тарифов, допускающая определение ставок провозных платежей по соглашению участников договора перевозки груза.

Нормы ст. 790 ГК о провозной плате при перевозках грузов носят общий характер и прямого регулирования не содержат. Основы действующей системы установления провозных тарифов определены постановлением Правительства РФ от 7 марта 1995 г. N 239"О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)",согласно которому Правительство РФ и федеральные органы исполнительной власти осуществляют регулирование тарифов на перевозки грузов и погрузочно-разгрузочные работы на железнодорожном транспорте, погрузочно-разгрузочные работы в портах, обслуживание грузов в аэропортах.

В дальнейшем Правительством РФ были 3 сентября 1998 г. N 1029 утверждены Правила исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте. Согласно Положению об основах государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки (приложение к постановлению Правительства РФ от 19 марта 2001 г.N 194) утверждение тарифов во внутригосударственном сообщении или их предельного уровня осуществляет Министерство РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства.

На других видах транспорта тарифы практически определяются перевозчиками с применением предельного уровня рентабельности, установленного Правительством РФ. Для отдельных видов перевозок и категорий грузов допускаются дифференциация и снижение тарифных ставок.

Провозные платежи включают в себя разного рода сборы за дополнительные услуги перевозчика (хранение груза, его взвешивание, выполнение погрузо-разгрузочных работ, если они производятся перевозчиком), а также штрафы, которые могут начисляться перевозчиком в ходе перевозки (например, за простой вагонов в пути по вине отправителя, неправильное оформление транспортных документов).

По общему правилу, провозные платежи уплачиваются грузоотправителем при предъявлении груза к перевозке, а возможные доплаты - получателем при получении груза в пункте его назначения.

На всех видах транспорта действуют особые условия перевозки отдельных видов грузов (скоропортящихся, опасных, наливных, в контейнерах и некоторых других). Такие особые условия возлагают на участников договора перевозки, и прежде всего на грузоотправителей, дополнительные обязанности. Так, при перевозке скоропортящихся грузов отправитель обязан представлять удостоверение о качестве скоропортящегося груза, датированное днем погрузки, а также ветеринарное свидетельство. Особые правила перевозки применяются при доставке почты.

В отношении перевозок грузов в контейнерах, которые получают ныне значительное развитие ввиду их экономической эффективности, на всех видах транспорта установлены специальные требования в правилах перевозок грузов, которые предусматривают порядок загрузки и выгрузки контейнеров, особенности оформления транспортной документации. Допускается перевозка грузов в специальных контейнерах грузовладельца с особой их маркировкой.

Возможно согласование между сторонами и включение в транспортный документ дополнительных условий перевозки, в частности об объявлении ценности перевозимого груза, о сопровождении груза проводником отправителя. Правила морских перевозок допускают доставку груза с наложенным платежом, который должен быть произведен получателем до выдачи ему груза. Отправитель груза и перевозчик вправе договариваться и о других дополнительных условиях перевозки.

После принятия перевозчиком груза и оформления транспортных документов, означающих заключение договора перевозки, транспортирующая организация принимает на себя обязанность обеспечить сохранность груза и его доставку в установленный срок в пункт назначения. Это основные обязанности перевозчика.

Сохранность перевозимых грузов перевозчик обеспечивает путем предоставления под перевозку исправных перевозочных средств и принятия необходимых технических и организационных мер по наблюдению за сохранностью доставляемых грузов в процессе их перевозки, особенно при передаче другому перевозчику (в прямом смешанном сообщении), погрузке и выгрузке силами перевозчика. На железнодорожном транспорте некоторые виды грузов, особо подверженные хищениям, сопровождаются работниками военизированной охраны МПС России. Тем не менее случаи хищений и повреждений грузов при перевозках остаются многочисленными и причиняют народному хозяйству крупный материальный ущерб.

Сроки доставки груза определяются правилами перевозок в зависимости от вида перевозимого груза и расстояния перевозки, причем на перевозчике лежит обязанность доставить груз по кратчайшему маршруту. Наиболее подробно определяются сроки доставки на железнодорожном транспорте, где они зависят от вида груза и характера перевозки (мелкая, повагонная, маршрутами). При этом предусмотрена доставка груза грузовой или большой скоростью. Большой скоростью перевозятся скоропортящиеся грузы, живность и некоторые другие грузы, сроки доставки в этих случаях примерно в два раза короче, чем при грузовой скорости. Сроки доставки негабаритных грузов устанавливаются в каждом отдельном случае перевозчиком. Сроки доставки груза увеличиваются на время операций по отправлению и прибытию груза, возможной его перегрузки, переадресовки, а также задержки груза для выполнения административных формальностей.

На автомобильном транспорте сроки доставки груза предусмотрены только для междугородных перевозок (ст. 69 УАТ). На морском транспорте действует правило, согласно которому перевозчик обязан доставлять грузы в сроки, которые разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств (ст. 152 КТМ). При воздушных перевозках грузов помимо установленных сроков допускается согласование сроков доставки по некоторым перевозкам (при отсутствии регулярного движения, осуществлении периодических массовых перевозок).

В ходе перевозки грузоотправитель вправе давать в отношении перевозимого груза обязательные для перевозчика указания, допускаемые транспортными уставами и кодексами. Однако рамки такого распоряжения грузом правилами перевозок ограничены в силу технических сложностей их исполнения. Согласно ст. 31 УЖТ допускается изменение грузополучателя и станции назначения. Дальнейшая перевозка осуществляется с составлением новой накладной, однако юридически в рамках заключенного ранее договора перевозки. Изменение первоначального получателя в перевозочном документе возможно также на морском и воздушном транспорте.

На автомобильном транспорте допускается переадресовка груза новому получателю до момента его выдачи. Особенностью морских перевозок является предоставление отправителю права вообще отказаться от договора перевозки с уплатой фрахта и платы за простой судна (ст.155-157 КТМ),причем до выхода судна в рейс перевозчик обязан выдать груз отправителю, хотя бы это могло вести к задержке судна.

В ходе транспортировки груза не исключено возникновение препятствий к дальнейшей его перевозке, о чем перевозчик обязан известить грузовладельца и поступить с грузом согласно его указаниям, которые должны быть даны перевозчику в краткий срок. Такого рода ситуации чаще всего возникают при морских перевозках, и в КТМ содержится подробное регулирование по этому вопросу, в том числе в отношении расчетов по провозным платежам(ст. 153 КТМ).

3. Ответственность за невыполнение обязательств по договору перевозки

Транспортное законодательство устанавливает различные основания ответственности за невыполнение заявки (заказа) при перевозке в прямом сообщении и невыполнение нормы перевалки, хотя по своему содержанию эти отношения как в прямом, так и в прямом смешанном сообщении равноценны.

Представляется, что вопросы ответственности за невыполнение обязательства на всех видах транспорта должны разрешаться одинаково. Причем эта ответственность, согласно ст. 401 Гражданского кодекса, должна быть основана на принципе вины. Исходя из принципа вины и должно быть изменено содержание статей транспортных уставов, устанавливающих ответственность за невыполнение принятой заявки (заказа).

Следует учитывать и международную практику. Согласно большинству соглашений о международных сообщениях ответственность на перевозчика возлагается только при наличии его вины, которая предполагается. Наиболее четко этот принцип сформулирован в Варшавской конвенции 1929 г. (ст. 20): воздушный перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им либо уполномоченными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им невозможно было их применить.

Согласно ст. 393 ГК РФ основной формой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства является возмещение причиненных убытков. Причиненный неисправным должником ущерб является не только основанием, но и мерой гражданско-правовой ответственности в форме возмещения убытков.

В отличие от этих общих положений гражданского законодательства транспортное законодательство исключает ответственность в форме возмещения убытков за невыполнение заявки (заказа) на перевозку с причинением этим невыполнением какого-либо ущерба грузоотправителю.

Эта ответственность установлена в форме штрафа.

Транспортные уставы и кодексы (ст. 94 УЖТ, ст. 115 КВВТ, ст. 166, 176 КТМ, ст. 127 УАТ) по размеру санкций, применяемых при невыполнении заявки (заказа) на перевозку грузов, ставят обе стороны - грузоотправителя и перевозчика - в равное положение. Как к грузоотправителю, так и к перевозчику за совершенное правонарушение применяются равные санкции. В отличие от санкций, устанавливаемых в договорном порядке, размер и обязанность уплаты денежных сумм при невыполнении заявок (заказов) на перевозку грузов предусматриваются в нормативных актах - уставах и кодексах, что дает основание отнести это к числу законных санкций.

Статья 793 Гражданского кодекса устанавливает, что соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

В развитие этого положения ст. 123 Воздушного кодекса допускает, что перевозчик имеет право заключить соглашение с грузоотправителем или грузополучателем о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексом или международными договорами.

Санкции за невыполнение заявок (заказов) при перевозках грузов, предусмотренные уставами и кодексами, являются единственной формой имущественного воздействия, применяемого к нарушителю. В соответствии с этим они могут быть причислены к категории исключительных неустоек. Главная их цель - не компенсировать убытки перевозчиков или грузоотправителя, а воздействовать на нарушителя.

Хотя санкции, предусмотренные указанными выше статьями уставов и кодексов, направлены преимущественно на осуществление штрафной функции гражданско-правовой ответственности, это отнюдь не означает, что они лишены компенсационного значения.

Имущественно воздействуя на организацию-нарушителя, санкции вместе с тем направлены на то, чтобы возместить исправной стороне за счет неисправной убытки, понесенные ею в результате нарушения заявки (заказа) на перевозку. Однако для перевозчиков компенсационное значение штрафа чрезвычайно мало: большая часть сумм идет на покрытие санкций, уплачиваемых клиентуре.

Невелико компенсационное значение штрафа и для клиентуры. Такой штраф фактически не возмещает того ущерба, который ей наносится в результате невыполнения заявки (заказа) перевозчиками.

Требование об убытках может быть предъявлено, только когда это прямо предусмотрено в транспортных кодексах и уставах. Например, в Уставе железнодорожного транспорта 2003 г. в ст. 19 предусмотрено, что грузоотправители (отправители), грузополучатели, перевозчики, владельцы инфраструктур несут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с происшедшими по их вине аварийными ситуациями, включая перевозку грузов, грузобагажа с соблюдением особых условий перевозки, загрязнение окружающей среды, перерывы в движении поездов, в том числе возмещают в соответствии с законодательством Российской Федерации расходы на ликвидацию таких ситуаций. Но подобные указания в уставах, кодексах встречаются крайне редко, а если и встречаются, то преимущественно в связи с ответственностью клиентуры. Предусмотренные транспортным законодательством меры имущественной ответственности следует отличать от тех случаев распределения убытков между участниками перевозочного процесса, которые мерами ответственности не являются. Примером могут служить известные морскому праву понятия общей и частной аварии.

Под общей аварией признаются убытки, которые были понесены вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. Сущность общей аварии состоит в том, что жертвуется часть ради спасения общего, целого. В статье 284 Кодекса торгового мореплавания названы признаки, при наличии которых те или иные убытки могут быть признаны общей аварией. Это: а) намеренность и разумность действий, вызвавших убытки; б) чрезвычайный характер этих убытков; в) общая для судна, груза и фрахта опасность, во избежание которой были совершены эти действия.

При отсутствии хотя бы одного из условий, перечисленных в ст. 284 Кодекса торгового мореплавания и касающихся общей аварии, возникшие убытки относятся не к общей, а к частной аварии. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение. Например, подгнившие овощи выбрасываются за борт для предотвращения порчи всех перевозимых овощей.

Убытки по общей аварии распределяются между всеми участниками перевозочного процесса. Расчет таких убытков именуется диспашей, а должностные лица, его осуществляющие, - диспашерами. Диспашеры действуют на основании Кодекса торгового мореплавания и Положения о бюро диспашеров и о порядке составления диспаш, утвержденного в 1971 г. Диспашеры - это должностные лица, состоящие при Торгово-промышленной палате Российской Федерации и выполняющие свои функции по заявлению заинтересованных лиц. Заявление с просьбой о составлении диспаши подается лицом, интересы которого затронуты, диспашеру с приложением к нему всех необходимых документов, характеризующих сущность происшествия и подтверждающих сумму убытков и расходов, возмещения которых оно требует в течение двенадцати месяцев со дня окончания общего морского предприятия (ст. 306 КТМ). Рассмотрев заявление и приложенные к нему документы, диспашер выносит мотивированное постановление о признании наличия общей аварии и принятии к производству поручения заявителя составить диспашу либо о непризнании наличия общей аварии и отказе в составлении диспаши. Все материалы, на основании которых составляется диспаша, открыты для обозрения, и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдавать им засвидетельствованные копии этих материалов.

Обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов, предусмотренные в транспортных уставах и кодексах, различны. По характеру своего проявления в деятельности транспортной организации и грузоотправителя они могут быть разделены на три группы:

1) действие непреодолимой силы и военные действия;

2) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленные в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;

3) иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Перечень этих обстоятельств установлен ст. 794 Гражданского кодекса и является обязательным для всех перевозчиков и их клиентуры.

Наличие обстоятельств, названных в первой группе, свидетельствует о том, что нарушение выполнения заявки (заказа) на перевозку имело место при таких условиях, которые исключают ответственность перевозчика либо грузоотправителя.

Обстоятельства второй группы возникают в связи с распоряжением компетентных органов, обязывающих или управомочивающих перевозчика не подавать под перевозку в соответствии с заявкой (заказом) перевозочные средства, а грузоотправителя не производить погрузку груза в связи с запрещением или ограничением погрузки грузов в определенных направлениях. При подобных обстоятельствах имеет место не нарушение обязательства перевозчиком или грузоотправителем, а освобождение их от обязанности его исполнения.

Обстоятельства третьей группы возникают в случаях, предусмотренных конкретно в каждом уставе, кодексе.

Рассмотрим названные группы.

К обстоятельствам первой группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов на всех видах транспорта, относятся прежде всего непреодолимая сила и военные действия.

Непреодолимая сила является чрезвычайным и непредотвратимым в конкретных условиях событием. На практике характер непреодолимой силы чаще всего носят стихийные явления природы (землетрясения, наводнения, пожары и т.д.). Стихийные явления освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности и могут быть отнесены к категории непреодолимой силы, когда они являются чрезвычайными и непредотвратимыми именно в данной ситуации.

Однако самого факта наличия непреодолимой силы еще недостаточно для того, чтобы перевозчик и грузоотправитель могли быть освобождены от ответственности. Они должны доказать не только наличие непосредственной причинной связи между событием и утратой или повреждением груза, но и то, что ими и их работниками были приняты все разумные меры к обеспечению сохранной перевозки.

Под военными действиями понимаются действия, осуществляемые государством, находящимся в состоянии войны. Военные действия освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятых к исполнению заявок (заказов) лишь при наличии причинной связи между ними и невозможностью выполнить заявку (заказ).

К обстоятельствам второй группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности, относится прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях. Прекращение или ограничение перевозки грузов может производиться только в исключительных случаях и ограниченным кругом лиц. Так, например, на железнодорожном транспорте перевозка грузов может быть временно прекращена или ограничена перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме министра путей сообщения о таком прекращении или ограничении. Как правило, прекращение или ограничение перевозок грузов бывает связано с непреодолимой силой, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными обстоятельствами, которые препятствуют осуществлению перевозок грузов. Министр путей сообщения устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки грузов и объявляет об этом перевозчикам и владельцам инфраструктур. Прекращение или ограничение погрузки грузов допускается только в исключительных случаях по указанию в письменной форме министра путей сообщения Российской Федерации с немедленным извещением Правительства Российской Федерации (ст. 29 УЖТ).

Аналогичные правила действуют также на речном, морском, автомобильном и воздушном транспорте..

Запрещение, а также прекращение или ограничение погрузки снимают с перевозчика в соответствующих случаях обязанность по подаче транспортных средств под погрузку, а с грузоотправителей обязанность по предъявлению грузов. При невыполнении по этим причинам заявки (заказа) на перевозку грузов перевозчик и грузоотправитель не несут ответственности. М.А. Тарасов, характеризуя указанные выше основания освобождения перевозчика от ответственности, отмечал, что "в ряде случаев чрезвычайные препятствия хотя и не могут быть квалифицированы как стихийные явления, но по исключительному значению вызванных ими последствий должны быть приравнены именно к таким событиям"\*(156). И далее: "К числу непреодолимых препятствий могут быть отнесены не только явления стихийного характера, но и распоряжения компетентных органов власти, например запрещение отправки грузов в определенных направлениях".

Автор старается подвести "распоряжение компетентных органов власти" под категорию "непреодолимой силы". Как справедливо заметил С.С. Алексеев, такая постановка вопроса о запретительных актах чрезвычайно искусственна. Транспортные уставы рассматривают эти акты как особое основание освобождения сторон от ответственности за невыполнение заявок (заказов). Поэтому нет никакой необходимости объединять его с другим особым основанием - явлениями стихийного характера.

К обстоятельствам третьей группы относится неподача транспортных средств грузоотправителю в случае невнесения грузоотправителем провозной платы и иных причитающихся железной дороге платежей за осуществление перевозки грузов, т.е. за все состоявшиеся ранее перевозки, по которым грузоотправитель не рассчитался с железной дорогой. Появление этого основания, освобождающего железную дорогу от ответственности за невыполнение заявок грузоотправителя, видимо, связано с хроническими неплатежами клиентуры (ст. 117 УЖТ, ст. 75 КВВТ).

К этой же группе относится условие, в силу которого перевозчик освобождается от ответственности при невыполнении заявки на перевозку грузов, - задержка грузоотправителем транспортных средств под выгрузкой. При задержке грузоотправителем транспортных средств под выгрузкой перевозчик освобождается от уплаты штрафа за неподачу грузоотправителю транспортного средства, которое последним было задержано под выгрузкой или не могло быть подано ему под погрузку по этой причине. С перевозчиков снимается в этом случае ответственность за невыполнение заявки (заказа) на перевозку грузов в силу того, что со стороны грузоотправителя имеет место нарушение обязанностей по своевременной выгрузке транспортного средства.

В качестве одного из оснований, освобождающих грузоотправителей от ответственности за неиспользование транспортных средств, поданных в соответствии с их заявкой, является авария у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности независимо от срока ее прекращения.Следует иметь в виду, что не всякая авария у грузоотправителя является основанием для освобождения от ответственности за неиспользование поданных транспортных средств.

Если авария не привела к прекращению основной производственной деятельности, отсутствуют основания для освобождения грузоотправителя от ответственности. Вместе с тем следует отметить, что законодательство не дает четкого ответа, что следует понимать под основной производственной деятельностью. Полагаем, что под такой деятельностью следует понимать деятельность, связанную с производством продукции, которая подлежала отгрузке и которая в результате аварии на предприятии на момент отгрузки отсутствовала.

Помимо правовых норм, полностью освобождающих грузоотправителя при определенных обстоятельствах от ответственности за невыполнение заявок на перевозку грузов на железнодорожном и морском транспорте, действует норма, которая частично освобождает грузоотправителя от ответственности.

Так, при железнодорожных перевозках, если грузоотправитель предупредит станцию о неиспользовании транспортных средств не менее чем за двое суток до дня отгрузки, сумма штрафа уменьшается на одну треть (ст .94 УЖТ).

На морском транспорте при перевозках в каботаже снижение штрафа на одну треть предусмотрено при условии, если отправитель предупредит пароходство о непредъявлении груза за 5 дней до начала декады (п. 12 Положения об ответственности на морском транспорте). На воздушном транспорте снижение штрафа на 50% предусмотрено, если отправитель предупредит перевозчика за 7 дней до начала перевозки (п. 8.7.7 Правил). Что касается речного транспорта, в Кодексе внутреннего водного транспорта такой нормы нет.

Наличие указанных норм обусловлено тем, что заблаговременное (за несколько дней) получение перевозчиками от грузоотправителей уведомлений позволяет им иным образом использовать высвободившиеся транспортные средства, а это приводит к уменьшению объема ущерба, причиненного грузоотправителем, и поэтому служит основанием для уменьшения объема его ответственности перед перевозчиком.

Несколько иные условия освобождения перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов установлены в прямом смешанном сообщении.

Транспортные уставы и Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают различные перечни обстоятельств, которые дают основание для освобождения транспортной организации от ответственности за невыполнение заявок по перевалке грузов.

Железные дороги, порты освобождаются от имущественной ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов в отдельные дни вследствие:

а) непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий или иных обстоятельств, которые препятствуют перевалке грузов и при которых запрещено проводить операции по погрузке-выгрузке грузов, а также аварий в транспортных организациях (ст. 78 УЖТ).

Следует иметь в виду, что при возникновении иных обстоятельств, препятствующих перевалке грузов, перевозчики могут быть освобождены от ответственности, если докажут невозможность осуществления перевалки грузов. Кроме явлений, связанных с непреодолимой силой и другими существенными обстоятельствами, законодатель указывает на аварию в транспортных организациях как на обстоятельство, освобождающее перевозчика от ответственности за нарушение нормы перевалки грузов. Важно учесть, что не всякая авария в транспортных организациях является основанием для освобождения от ответственности за невыполнение нормы перевалки. Основанием для освобождения от ответственности является такая авария, в результате которой прекращается осуществление основной производственной деятельности железной дороги или порта в пункте перевалки, т.е. отсутствие возможности для осуществления операций, связанных с погрузкой, выгрузкой грузов (выход из строя погрузочно-разгрузочных механизмов, причалов, иных береговых сооружений и т.п.). Указанные выше основания освобождения от ответственности перевозчики должны доказать путем предоставления официальных документов;

б) прекращения или ограничения перевозок грузов в установленном порядке, а также перевыполнения или восполнения в течение соответственно первой или второй половины месяца недогрузов в соответствии с нормой перевалки грузов.

Перевыполнение нормы перевалки за счет сгущения перевалки в предыдущие дни допускается лишь при взаимном согласии транспортных организаций, производящих перевалку грузов.

В соответствии с транспортным законодательством железные дороги, станции и порты (пристани) обязаны восполнить неподанные в течение месяца перевозочные средства, а также недогрузы.

Восполнение недогрузов либо перевозочных средств в течение первой или второй половины месяца снимает ответственность с перевозчика, допустившего этот недогруз либо неподачу транспортных средств в течение месяца.

Сопоставляя основания освобождения перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов и за невыполнение заявок (заказов) на перевозку грузов, следует отметить, что эти основания различны. Анализ условий, освобождающих от ответственности за невыполнение заявок на перевозку грузов, дает основание считать, что перечень условий, освобождающих перевозчиков от ответственности за невыполнение заявок на перевозку, значительно шире, чем перечень оснований, освобождающих перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов.

Список использованной литературы

1. Батрова Т.А. Коммерческое право. М., 2005.

2.Брагинский М.И., В.В. Витрянский. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Книга 4. М.: "Статут", 2003.

3.Булатецкий Ю.Е. Торговое право. Учебное пособие. М.: МЦФЭР. 2004.

4.Витрянский В.В., Брагинский М.И. Договорное право. В 3-х томах. М., 1997 - 2002.

5.Егиазаров В.А. Транспортное право. Юстицинформ. 2005

6.Комментарий к Закону РФ "О защите прав потребителей". Под ред. А.М. Эрделевского. М., Юрист, 2004.

7.Коммерческое (торговое) право. Учебник. Под ред. Ю.Е. Булатецкого и В.А Язева. М., ИД ФБК-ПРЕСС. 2004.

8.Международное коммерческое право. Учебное пособие. Под ред. В.Ф. Попондопуло. М., Омега-Л., 2004.

9.Пугинский Б.И., Неверов О.Г. Правовая работа: Учебник. М., 2004.

10.Свод хозяйственных договоров и документооборота предприятий с юридическим, арбитражным и налоговым комментарием: В 2 т. М., 2005

11.Трунина Е.В., Федосова Ю.В. Коммерческое право. М., 2006.

12.Шихов А.К. Страховое право. М., 2004.

Список использованных нормативных правовых актов:

1.Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. №51-ФЗ. (принят ГД ФС РФ 21 октября 1994 г.)

2.Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. №14-ФЗ. (принят ГД ФС РФ 22 декабря 1995 г.)

3.Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право:Курс лекций. / Отв. ред. О.Н. Садиков. М., 2004.

4.Гражданское право. Учебник. / Под редакцией А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Часть II. М., 1999.

5.Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. М.: "Ось-89", 2001. – 143 с. (с учетом последующих изменениями и дополнениями).

6.Воздушный кодекс Российской Федерации. М. Изд. Норма", 2001. -53 (с изм.. от 7.11.2007 /Российская газета от 8.12.2007. СЗ РФ.- 2007.- №50.-Ст.6224.

8.Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации.

9.Федеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта". От 8.11.2007. /Российская газета.- 2007

10.Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ "О транспортно- экспедиционной деятельности".