# Контрольная работа

#### Порядок планирования и правовые основы организации железнодорожных перевозок (на основании Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" - УЖТ).

Железнодорожные перевозки - надежный способ доставки груза (продукции, товара) до места назначения, поэтому в общей структуре перевозок они занимают значительное место.

При выполнении перевозки грузов железные дороги (ж. д.) вступают в определенные отношения с грузовладельцами. Эти взаимоотношения регламентируются определенными нормами и положениями, едиными и обязательными как для ж. д., так и для всех предприятий, организаций и лиц, пользующихся их услугами. Основным документом, устанавливающим права и обязанности, а также нормы ответственности железных дорог, с одной стороны, и тех организаций и лиц, которые пользуются ими, с другой, служит Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, который имеет силу закона.

В процедуре железнодорожных перевозок можно выделить несколько этапов:

планирование перевозки грузов;

операции приема железной дорогой груза к перевозке;

выдача груза получателю.

Каждый из этих этапов имеет определенный порядок и требует от сторон - участниц перевозки четкого соблюдения соответствующих правил.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом организуется на договорных основах. Отметим, что, как правило, между железной дорогой и грузоотправителем заключается договор об организации перевозок грузов (ст.10 Устава). В договорах об организации перевозок определяются предполагаемые объем перевозок грузов, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также иные условия организации перевозок.

Однако перевозка может осуществляться по отдельным заказам без заключения договора на условиях, согласованных железной дорогой и отправителем.

С учетом особенностей перевозок грузов на различных видах транспорта документы, регулирующие организацию перевозки грузов, имеют различную правовую форму: при перевозках в прямом сообщении - это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов; при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении - ежесуточная заявка, недельный календарный план.

При выполнении обязательств по перевозке грузов с участием грузоотправителя и перевозчика важную роль играет заявка. Заявка является важнейшим средством организации перевозки грузов; в ней конкретизируется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку. Грузоотправитель обязан подавать заявки перевозчику не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов (ст.11 УЖТ), а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, - не менее чем за 15 дней до начала перевозки грузов.

Перевозчик обязан рассмотреть представленную заявку в течение двух дней и в случае возможности осуществления перевозки направить эту заявку для согласования владельцу инфраструктуры с отметкой о согласовании заявки.

Основной задачей планирования грузовых перевозок является установление предстоящих объемов, структуры и направлений. От размеров перевозок зависят объем работы подвижного состава, эксплуатационные расходы и доходы дорог, а также контингент. Структура перевозок грузов и грузооборота обуславливает потребность в вагонах разных типов и размеры поставки нового подвижного состава.

железнодорожная перевозка договор правовой

Правильно составленный план перевозок является важнейшим условием высокого качества всего транспортного плана. Поэтому на основе плана перевозок определяются, по существу, показатели всех остальных разделов, т.е. плана работы подвижного состава, плана эксплуатационных расходов, плана по труду, плана материально-технического обеспечения и т.д.

В плане перевозок можно выделить:

объемные показатели (*отправление, прием, прибытие, сдача, перевозки, грузооборот);*

качественные показатели (*средняя дальность, средняя густота перевозок).*

Наряду с грузооборотом и отправлением грузов система показателей плана перевозок должна включать данные, необходимые для расчета всех остальных разделов плана железнодорожного транспорта.

После ликвидации МПС России функцию планирования перевозок осуществляет ОАО "РЖД".

Планирование перевозок и предъявление грузов к перевозке осуществляет грузоотправитель. Его правом является предъявить груз к перевозке, как в собственных вагонах, так и в вагонах ОАО "РЖД" либо других собственников. Выбор грузоотправителя зависит от условий, которые предлагает любой из собственников вагонов. Если грузоотправителя устраивает цена и качество обслуживания конкретного оператора, это является основным фактором в выборе партнера, на который не может повлиять ОАО "РЖД".

Предусмотрены следующие показатели плана перевозок грузов:

по железным дорогам: грузооборот в тарифных тонно-километрах, утверждаемый министром путей сообщения; отправление грузов в тоннах по установленной номенклатуре, утверждаемое министром путей сообщения; расчетные показатели - среднесуточная погрузка в вагонах; средняя статическая нагрузка на физический вагон; тонно-километры эксплуатационные общие с распределением по видам тяги; средняя дальность перевозок грузов; прием и сдача грузов в целом по дороге и по каждому стыковому пункту с соседней дорогой в тоннах с выделением основных грузов; распределение грузооборота в тонно-километрах и перевозок грузов в тоннах по видам сообщений (ввоз, вывоз, транзит и местное сообщение);

по отделениям железных дорог показатели плана те же, что и по железным дорогам, но грузооборот устанавливается в эксплуатационных тонно-километрах и утверждается начальником дороги, а размеры приема и сдачи грузов в целом по отделению и по каждому стыковому пункту с соседними отделениями планируются без распределения по родам грузов.

В месячных планах помимо перечисленных показателей предусматривают перевозку грузов маршрутами, организуемыми как грузоотправителями (отправительские маршруты), так и железными дорогами.

Перевозки распределяются по видам сообщений:

местное - перевозки между станциями внутри дороги (местное сообщение на рассматриваемой дороге равно нулю);

вывоз - отправление грузов на другие дороги (определяется как разность отправления и местного сообщения);

ввоз - прибытие грузов с других дорог (определяется как разность прибытия и местного сообщения);

транзит - перевозка грузов, поступивших с других дорог и следующих через данную дорогу на другие дороги. Транзит можно определить несколькими способами: прием минус ввоз, либо сдача минус вывоз, либо общие размеры перевозок минус остальные виды сообщения (ввоз, вывоз, местное).

Перевозки по ввозу, вывозу и транзиту называются перевозками в прямом сообщении. В их осуществлении участвуют две или более дорог.

#### Понятие и основы деятельности единого хозяйствующего субъекта, их правовой статус.

Понятие и основы деятельности единого хозяйствующего субъекта "единый хозяйствующий субъект" определены Федеральным законом от 27 февраля 2003 г. N 29-ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" (ред. от 26 июня 2008 г.).

Это открытое акционерное общество "Российские железные дороги", создаваемое в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта.

Единый хозяйствующий субъект осуществляет следующие виды деятельности:

эксплуатация, содержание и ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, в том числе в пригородном сообщении;

оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги;

строительство объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

ремонт железнодорожного подвижного состава;

научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области железнодорожного транспорта;

содержание объектов социальной сферы, находящихся в собственности единого хозяйствующего субъекта;

иные предусмотренные уставом единого хозяйствующего субъекта виды деятельности.

Единый хозяйствующий субъект осуществляет свою деятельность исходя из следующих основных принципов:

сохранение единства и централизованного управления инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования, находящейся в собственности единого хозяйствующего субъекта;

обеспечение устойчивой работы единого хозяйствующего субъекта и безопасности осуществляемой им эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе перевозок в условиях военного положения и чрезвычайного положения;

качественное оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и выполнение условий перевозок;

обеспечение гарантированного недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования;

обеспечение прозрачности финансовых операций единого хозяйствующего субъекта, проведение ежегодной аудиторской проверки ведения бухгалтерского учета и финансовой (бухгалтерской) отчетности единого хозяйствующего субъекта;

раздельное ведение учета доходов и расходов по каждому виду деятельности единого хозяйствующего субъекта;

повышение уровня социальной защищенности работников единого хозяйствующего субъекта;

осуществление перевозок для государственных нужд, а также воинских и специальных железнодорожных перевозок.

Единый хозяйствующий субъект обеспечивает осуществление мероприятий по мобилизационной подготовке, в том числе техническому прикрытию объектов железнодорожного транспорта, гражданской обороне в соответствии с установленным заданием и несет ответственность за их осуществление, а также предоставляет органам внутренних дел на транспорте и органам специальных перевозок, военно-транспортным органам необходимое имущество в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Расходы единого хозяйствующего субъекта, связанные с осуществлением указанных в настоящем пункте мероприятий, компенсируются за счет средств федерального бюджета.

Единый хозяйствующий субъект обеспечивает в установленном порядке защиту государственной тайны и защиту информации от утечки.

#### Заключение и исполнение договора перевозки груза, расчеты за перевозку грузов.

Под договором перевозки Гражданский Кодекс РФ понимает реальный договор перевозки, т.е. заключаемый путем вручения груза отправителем перевозчику. Договор перевозки груза возмездный и двусторонний. Его сторонами являются перевозчик и отправитель. Перевозчиком могут быть соответствующие транспортные организации в форме государственного унитарного предприятия или хозяйственного общества (иной коммерческой организации), а также гражданин-предприниматель, обладающие лицензией на осуществление перевозочной деятельности. Отправитель груза - лицо, вручающее от своего имени груз перевозчику.

Основная обязанность перевозчика - доставить в целости и сохранности врученный отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу. Основное право перевозчика - получить причитающиеся ему провозные платежи, размер которых может быть определен соглашением сторон либо установленными для соответствующего вида транспорта тарифами (ст.790 ГК). Порядок оплаты провозных платежей определяется действующими на соответствующем виде транспорта правилами, а если таковые отсутствуют, то соглашением сторон. Основная обязанность отправителя - оплатить установленную за перевозку плату, а основное право - требовать доставки груза в целости и сохранности в пункт назначения и выдачи его управомоченному на получение груза лицу.

Грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная или нет, поскольку ст.31 Устава железнодорожного транспорта установлено, что грузополучатель вправе переадресовать груз без наличия грузовой квитанции. Таким образом, договор перевозки грузов является трехсторонним договором, в котором все его участники имеют права и обязанности. Субъектами обязательства по перевозке являются перевозчик, грузоотправитель, а также грузополучатель. Перевозчиками грузов могут быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов. Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять как физические, так и юридические лица.

Статья 798 ГК РФ предусматривает, что перевозчики и грузовладельцы при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок, в которых определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок. В этих договорах может быть установлена и ответственность за нарушение предусмотренных в них обязательств. Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, при этом стороны сами определяют (в зависимости от объемов перевозки грузов), на какой срок они будут заключать такой договор.

Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные транспортными кодексами и уставами. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный, взаимный характер. УЖТ РФ в ст.11 устанавливает, что заявки на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении подаются грузоотправителем не менее чем за 15 дней. Однако эта норма носит общий характер, касается грузоотправителя и не устанавливает, в какие сроки перевозчик подает заявку другому перевозчику в отношении перевалки грузов.

Внесение провозной платы является одной из важнейших обязанностей грузоотправителя. По общему правилу провозная плата, размер которой определяется тарифами, должна быть внесена в пункте отправления одновременно со сдачей груза к перевозке. Кроме того, перевозчик вправе задержать отправку груза, если плата за перевозку не внесена в установленные сроки (ст.30 УЖТ) При этом вагоны, контейнеры будут, в соответствии со ст.30 Устава железнодорожного транспорта, находиться на ответственном простое грузоотправителя.

В случае невнесения причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку груза подача перевозчиком вагонов, контейнеров под очередную погрузку прекращается. При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по вине грузоотправителя или грузополучателя с них взыскиваются в пользу перевозчика проценты на сумму просроченного платежа в соответствии с гражданским законодательством РФ. Пленум Высшего арбитражного Суда в своем Постановлении N 30 (п. 20) уточнил это положение от 6 октября 2005 г. При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по причинам, зависящим от грузополучателя (грузоотправителя), с него подлежат взысканию по требованию перевозчика проценты, предусмотренные ст.395 ГК РФ.

Кроме того, в указанном случае до внесения грузополучателем всех причитающихся перевозчику платежей в соответствии с частью 5 ст.30 Устава железнодорожного транспорта не выданные грузополучателю вагоны, контейнеры находятся на ответственном простое грузополучателя и с него взимается плата за пользование вагонами, контейнерами. Более того, в соответствии со ст.35 Устава железнодорожного транспорта в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных платежей, причитающихся перевозчику, последний вправе удерживать груз с уведомлением в письменной форме об этом грузополучателя, который обязан в течение четырех суток после получения такого уведомления распорядиться грузом.

Если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению платы за перевозку грузов и иных платежей и не распорядится грузом, перевозчик имеет право, если иное не предусмотрено договором перевозки, реализовать удерживаемый груз. При этом закон предусматривает определенные исключения. Не могут быть реализованы грузы, изъятые из оборота либо ограниченные в обороте в соответствии с федеральными законами; а также грузы, в отношении которых таможенное оформление не завершено; специальные, в том числе воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд. Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение заявок (заказов) на перевозку грузов. Своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь одним из условий надлежащего исполнения обязательства по перевозке, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

#### Перевозка грузов в международном сообщении.

В настоящее время основным источником правового регулирования международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа являются международные соглашения. Многие из них охватывают все или несколько видов транспорта. Например, таковой является Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г.

Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий.

Помимо международных соглашений в процессе регулирования международных перевозок большая роль принадлежит внутригосударственным актам. В Российской Федерации это Гражданский кодекс, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации.

железнодорожная перевозка груз договор

Одним из основных договоров по регламентации железнодорожных перевозок является Соглашение о международных перевозках (КОТИФ) 1980 г. учредившее Организацию международного железнодорожного транспорта. В КОТИФ предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Например, общие сроки доставки грузов составляют для грузов большой скоростью 400 км, а для грузов малой скоростью - 300 км в сутки.

Соглашение 1980 г. определяет предельный размер ответственности железных дорог в случае несохранности перевозимых грузов в расчетных единицах МВФ - "специальных правах заимствования" (17 СПЗ, или 51 старый золотой франк на 1 кг веса брутто).

Российская Федерация не является участницей Соглашения о международных железнодорожных перевозках 1980 г., но его положения, связанные с ним инструкции и другие нормативные акты применяются при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы и из этих стран в Россию.

Российская Федерация является участницей Соглашения о международном железнодорожном сообщении (СМГС) 1951 г. (пересмотрено в 1992 г.). Оно устанавливает прямое международное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами Албании, Болгарии, Китая, КНДР, Монголии, Польши, Румынии, России и ряда других стран.

В соответствии со ст.7 Соглашения перевозка грузов оформляется накладной, состоящей из трех листов: оригинал накладной; лист выдачи груза; лист уведомления о прибытии груза. Отправитель должен объявить в накладной ценность ряда грузов при предъявлении их к перевозке, например золота, серебра и платины, а также изделий из них; драгоценных камней; ценных мехов; отснятых фильмов; картин; статуй, Железная дорога не обязана проверять правильность и достаточность документов, приложенных отправителем к накладной. При неправильном, неполном и неточном указании в накладной сведений и заявлений с отправителя взыскивается штраф в пятикратном размере провозной платы. В случае перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности отправитель выплачивает штраф в пятикратном размере провозной платы.

Соглашение определяет сроки доставки грузов большой скоростью и малой скоростью. Эти сроки удлиняются на время задержки для выполнения таможенных и других правил; перерыва в сообщении, происшедшего не по вине железной дороги и временно препятствующее началу или продолжению перевозки; задержки, происшедшей в результате изменения договора перевозки,

По прибытии груза на станцию назначения железная дорога обязана выдать груз, оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза получателю. Железная дорога должна составить коммерческий акт, если во время перевозки или выдачи груза она производит проверку состояния груза, его массы или количества мест и если при этом будет установлена полная или частичная утрата груза, недостача массы, отсутствие накладной и т.д.

Помимо СМГС в России действуют также следующие важные соглашения в области международных железнодорожных перевозок:

1. Соглашения о прямых железнодорожных сообщениях с Финляндией, Афганистаном, Турцией, Ираном, Австрией, Югославией (с аналогичным СМГС содержанием);

2. Соглашение о перевозке грузов в контейнерах в международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении между СССР и Болгарией (МЖВСК);

3. Соглашение о создании единой контейнерной транспортной системы (ЕКТС), заключенное между бывшими странами СЭВ;

4. Соглашение о международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ), явившемся дополнением к ЕТТ.

5. Кроме того, Советский Союз участвовал, а Россия на правах правопреемника продолжает участвовать, в работе Международной ассоциации железнодорожных "конгрессов (МАЖК) и Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК). Рассматривается вопрос о вступлении России в Международную конвенцию по перевозкам грузов железнодорожным транспортом (COTIF), действующую на железных дорогах стран Западной Европы.

В целях рационализации и координации транспортной политики республик бывшего СССР национальными железнодорожными администрациями в 1992 г. образован Совет по железнодорожному транспорту. Заключаемые соглашения, а также решения, принимаемые этим органом, действуют и создают правовые, экономические и организационные условия для беспрепятственной транспортировки грузов между Россией, государствами СНГ и прибалтийскими странами, а также транзита через их территории. Сохранен действующий порядок осуществления международных перевозок, установленный ранее заключенными межправительственными соглашениями между СССР и другими странами, а также действие конвенций и других соглашений в области железнодорожного транспорта, участником которых являлся СССР.

**Задача:**

Соколов во время отпуска решил полюбоваться прибайкальское природой и заранее купил билет до Иркутска. Однако за неделю до отъезда к юношеской мечте друзья стали уговаривать его на машине рвануть на Карпаты. Соколов долго сопротивлялся, но в итоге победила мужская солидарность и он присоединился к друзьям. После работы Соколов пошел на вокзал сдавать билет.

1. Можно ли расторгнуть гражданско-правовой договор? Сошлитесь на действующее законодательство.

2. В праве ли пассажир расторгнуть договор перевозки? Если да, то по какими причинам.

3. Какие варианты компенсаций за сданный билет предусмотрены законом?

***Решение***.

1. В статье 450 ГК предусматриваются три вида оснований изменения и расторжения договора в период его действия. Законодатель при этом исходит из принципа стабильности договора. Нормы, содержащиеся в статье, применяются ко всем видам гражданско-правовых договоров.

Под расторжением договора понимается досрочное прекращение неисполненного (полностью или частично) договора.

В п.3 статьи содержится норма, допускающая односторонний отказ от исполнения договора. Такой отказ возможен тогда, когда он предусмотрен законом или соглашением сторон.

Право на односторонний отказ от исполнения договора может предусматриваться в самом договоре на стадии его заключения или изменения в форме заключения дополнительного соглашения с указанием условий его осуществления.

Односторонний отказ от исполнения договора, осуществленный в соответствии с законом или договором, является юридическим фактом, ведущим к расторжению или изменению договора. Обращение в суд стороны, приводящее в действие такой односторонний отказ, не требуется. Однако другая сторона, считающая указанный односторонний отказ неправомерным, может, если это не противоречит закону, оспаривать его в судебном порядке.

2. Пассажир имеет право расторгнуть договор перевозки по следующим причинам (Приказ МПС Российской Федерации "Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте" №30 от 26.07.2002):

а) при непредоставлении пассажиру места в поезде (кроме пригородного поезда) согласно приобретенному проездному документу (билету)

б) при возврате неиспользованных проездных документов (билетов) в билетную кассу станции в сроки, предусмотренные статьей 92 Транспортного устава.

в) по проездным документам (билетам), на которых наложены два и более компостера или имеется отметка об остановке с продлением срока их действия

д) при опоздании на поезд (кроме пригородного поезда) вследствие болезни или несчастного случая, подтвержденных соответствующими документами, в течение 3 суток с момента отправления поезда, на который был приобретен проездной документ (билет)

е) при прекращении поездки в пути следования по желанию пассажира.

ж) при прекращении поездки в пути следования в связи с перерывом движения поездов

з) из-за задержки отправления транспортного средства.

3. Согласно ст.83 УЖТ при возврате неиспользованного проездного документа (билета) для проезда в поезде дальнего следования пассажир имеет право:

не позднее чем за восемь часов до отправления поезда получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты;

менее чем за восемь часов, но не позднее чем за два часа до отправления поезда получить стоимость билета и 50 процентов стоимости плацкарты;

менее чем за два часа до отправления поезда получить обратно стоимость билета. Стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается.

Возврат денег за не использованный пассажиром билет на поезд пригородного сообщения не производится. Исключение составляют случаи незапланированного перерыва в движении пригородных поездов более чем на 1 час.

**Задача:**

По железнодорожной накладной в контейнере за пломбами грузоотправителя из Москвы прямым смешанным железнодорожным сообщением в адрес Магаданского областного управления Агропрома (порт Ногаево) был отгружен груз - предметы электротехники. При перевозке груза с Дальневосточной железной дороги на судно Дальневосточного пароходства в порту Находка была обнаружена неисправность контейнера, в связи с чем порт потребовал вскрытие контейнер и проверки его содержимого, что и было сделано. В порт Ногаево грузополучателю груз был выдан с недостачей, соответствующей недостаче, которая была выявлена и зафиксирована в коммерческом акте составленном станцией Бархатполе в порту Находка. Грузополучатель предъявил претензию Управлению Дальневосточного пароходства на сумму стоимости недостающего груза. Управление пароходства, не усматривая своей вины в образовании недостачи, направило претензионный материал Управлению Дальневосточной железной дороги, которая так же отказалась удовлетворять претензию.

Грузополучатель предъявил иск к Дальневосточному пароходству. Приморский арбитражный суд, считая, что вина Дальневосточного пароходства в образовании недостачи груза отсутствует, исковой материал возвратил истцу, предложив ему предъявить иск к грузоотправителю и к Управлению Дальневосточной железной дороги. Грузополучатель обжаловал это решение арбитражного суда.

1. Укажите особенности перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

2. В каких случаях железная дорога освобождается от ответственности за несохранность перевозимого груза?

3. Как должен быть решен этот спор?

***Решение***

1. Для сообщения, именуемого прямым смешанным, характерно: а) участие в перевозке грузов, пассажиров и багажа разных (не менее двух) видов транспорта; б) осуществление перевозки по единому транспортному документу на весь путь следования груза, пассажира, багажа из пункта отправления в пункт назначения.

В соответствии с ГК регулировать такие перевозки должен закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Такого закона пока нет. Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении регулируются нормами транспортных уставов: УЖТ (ст.65-79).

Договор прямой смешанной перевозки заключает транспортная организация, начинающая перевозку. Транспортные организации иных видов транспорта участвуют в прямом смешанном сообщении в качестве соперевозчиков. В отношениях с грузоотправителями и грузополучателями участники прямой смешанной перевозки выступают как единый перевозчик. Имущественная ответственность за утрату, недостачу, повреждение груза до передачи их в пунктах перевалки лежит на сдающей стороне, а после перевалки - на стороне, которой переданы грузы.

Взаимоотношения между транспортными организациями и порядок организации перевозок в прямом смешанном сообщении при перевозке грузов, пассажиров, багажа определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Передача с одного вида транспорта на другой вид транспорта грузов в опломбированных вагонах осуществляется с одновременной проверкой исправности установленных запорно-пломбировочных устройств и соответствия сведений о них данным, указанным в перевозочных документах.

Грузы, следующие в прямом смешанном железнодорожно-водном и прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении, при передаче их с одного вида транспорта на другой взвешиваются по требованию стороны, принимающей грузы. Взвешивание грузов осуществляется на весовых приборах стороны, сдающей или принимающей грузы, в соответствии с соглашением между сторонами.

Тарные и штучные грузы, принятые для перевозки как в крытом, так и в открытом железнодорожном подвижном составе в соответствии со стандартом или с указанной грузоотправителем на каждом грузовом месте массой и находящиеся при передаче в исправной таре, передаются с транспорта одного вида на транспорт другого вида без взвешивания в соответствии с количеством мест и в таком же порядке выдаются грузополучателю в пункте назначения. При наличии признаков утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов они передаются в соответствии с их массой и фактическим состоянием.

2. 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.

Обстоятельства, которые исключают ответственность перевозчика за несохранность грузов можно разделить на две наиболее характерные группы по признаку распределения бремени доказывания между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем).

Первая группа предусматривает презумпцию вины перевозчиков, и перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины, в противном случае он должен нести ответственность за несохранность груза. К обстоятельствам исключающим ответственность перевозчика за несохранность относятся:

а) вина грузоотправителя и грузополучателя;

б) особые естественные свойства перевозимого груза, вызвавшие его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и другие последствия;

в) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке, или применение тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути;

г) сдача груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или предосторожности для сохранности груза при перевозке или хранении;

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

Вторая группа обстоятельств предусматривает презумпцию невиновности перевозчика. В статье 118 Устава железнодорожного транспорта перечисляются обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности за несохранность груза при перевозке, когда бремя доказывания вины перевозчика возложено на грузоотправителя или грузополучателя при получении груза в пункте назначения:

груз, грузобагаж прибыли в исправных вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо исправных вагоне, контейнере без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза, грузобагажа;

недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза в открытом железнодорожном подвижном составе;

перевозка груза, грузобагажа осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя);

недостача груза, грузобагажа не превышает "норму естественной убыли" и значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто груза, грузобагажа;

утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем, отправителем в транспортной железнодорожной накладной, заявлении на отправку грузобагажа;

грузобагаж прибыл в исправных таре или упаковке;

перевозка продовольственных и "скоропортящихся" грузов осуществлялась как перевозка грузобагажа под ответственность отправителя, если они были доставлены в срок.

3. Приморский арбитражный суд принял решение неправомерно.

В соответствии со ст.79 УЖТ ответственность за несохранность грузов до передачи их с транспорта одного вида на транспорт другого вида лежит на стороне, передающей грузы, после передачи - на стороне, принявшей грузы.

При установлении стороны, виновной в утрате, недостаче или повреждении (порче) грузов, ответственность несет виновная сторона.

В случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении ответственность перед грузополучателем несет перевозчик соответствующего вида транспорта, выдающий грузы, в данном случае Дальневосточное пароходство.

При этом указанный перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к перевозчику соответствующего вида транспорта или осуществляющей перевалку грузов организации, по вине которых допущены утрата, недостача или повреждение (порча) грузов, т.е. к Управлению Дальневосточной железной дороги.

Задача:

На проезжую часть дороги выбежала девочка за покатившимся мячом. Тормозить было поздно и шофер резко повернул влево. При этом подросток, бывший на заднем сиденье и не ожидавший толчка, ударился головой о стекло и получил тяжкие телесные повреждения.

Родители подростка обвинили шофера в том, что спасая одного, он не думал о безопасности своего пассажира, за которого нес ответственность. Они не сомневались, что шофер будет нести уголовную ответственность.

1. Есть ли в действиях шофера состав преступления? Если да, то какой?

2. Можно ли рассматривать данное происшествие как непредвиденный случай (казус)?

***Решение***

1. В действиях шофера имеются признаки преступления, предусмотренные ч.1 ст.264 УК РФ "Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека".

**Водителем были нарушены ст.2.1.2** ПДД "Водитель механического транспортного средства обязан: при движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями" и ст.22.9 ПДД "Перевозка детей допускается при условии обеспечения их безопасности с учетом особенностей конструкции транспортного средства".

2. Нельзя. Казус - случай, случайное событие, причинившее вред. Это высшая, непреодолимая сила, непредвиденное и неотвратимое событие, независящее от воли человека (землетрясение, наводнение, пожар).

Задача:

Работник лесохимического комбината Михеев похитил из цистерны, принадлежащей лесохимкомбинату, метиловый спирт, которым угостил своего знакомого Баранова. В результате отравления Баранов потерял зрение на оба глаза и стал инвалидом I группы, а сам Михеев утратил зрение на 50% и стал инвалидом II группы. Считая, что метиловый спирт является источником повышенной опасности, Баранов предъявил к комбинату как к владельцу иск о возмещении причиненного ему имущественного и морального вреда. Аналогичный иск комбинату предъявил и Михеев.

1. Что такое источник повышенной опасности? Кто является субъектом ответственности?

2. Подлежат ли иски Баранова и Михеева удовлетворению?

***Решение***

1. Источник повышенной опасности на основании статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации может быть определён как деятельность граждан и юридических лиц, связанная с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.).

Судебная практика источником повышенной опасности признает деятельность, которая создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и иных объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами.

Субъектом ответственности за вред, причиненной источником повышенной опасности (причинителем), является его владелец, причем владелец законный (титульный). Это общее правило закреплено в п.1 ст.1079 ГК, согласно которому под владельцем источника повышенной опасности понимается организация или гражданин, эксплуатирующие этот источник в силу права собственности, права оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на управление транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.).

2. Иски Баранова и Михеева удовлетворению не подлежат.

Причинение вреда при использовании источника повышенной опасности предполагает возмещение вреда, если владелец источника повышенной опасности не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

В данном случае умысел потерпевших на хищение спирта полностью освобождает владельца источника повышенной опасности (лесохимкомбинат) от ответственности (п.1 ст.1083 ГК).

# Список использованной литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 08.05.2010).
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.07.2010) // "Российская газета" - 30.07.2010.
3. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. Федеральный закон от 10 января 2003 года N 18-ФЗ (ред. от 23.07.2008 N 160-ФЗ).
4. Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. N 29-ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" (ред. от 26 июня 2008 г.).
5. Приказ МПС Российской Федерации "Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте" №30 от 26.07.2002.
6. Вайпан В.Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта РФ". - М.: Издательство: Юстицинформ, 2007.
7. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного Транспорта РФ (постатейный). Юридическая фирма "Контракт", 2004.
8. Орданский М.С. Проблемы гражданской правосубъектности предприятий железнодорожного транспорта на современном этапе. // Транспортное право, 2005 г., № 1. [40].