**федеральное агенство по образованию Российской Федерации**

**Государственное образовательное учреждение**

**высшего профессионального образования**

**Тихоокеанский государственный университет**

**ДаЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ**

**Кафедра Транспортное право**

**Контрольная работа**

**по дисциплине:**

**Транспортное право**

Выполнила студентка IV курса

заочного факультета ускоренного обучения

по специальности: Юзу

Ефимова Виктория Валерьевна,

проживающая: п. Томичи, ул. Загородная 6 кв. 54.

Зачетная книжка № 060441242

Проверил:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Хабаровск, 2009 г.

**План**

Введение

1. Сфера действия транспортного права
2. Права и обязанности сторон договора железнодорожной перевозки груза
3. Имущественная ответственность сторон перевозки автомобильным транспортом

Задача № 1

**Введение**

В условиях углубления рыночных отношений возрастающую роль в развитии экономики государства играет транспорт. Он выполняет роль цементирующего фактора, объединяющего производственные и экономические связи в различных сферах деятельности. С помощью транспорта перевозится огромное количество сырья, полуфабрикатов, комплектующих, готовой продукции. Он обеспечивает эффективное производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства, нужды капитального строительства, удовлетворяет потребности населения в перевозках.

Масштабы перемещения грузов, всеохватывающий характер этого процесса требуют подробной регламентации договорно-документационного обеспечения перевозок, четкого регулирования как правового статуса сторон договора, так и оперативного разрешения спорных ситуаций, возникающих между ними при осуществлении перевозки.

В настоящее время ведется определенная работа по совершенствованию транспортного законодательства, приведению его в соответствие с Конституцией РФ, Гражданским кодексом РФ, другими законами. Однако осуществляется она недостаточно активно и целенаправленно при отсутствии системного подхода. Так, с момента принятия второй части Гражданского кодекса РФ подготовлены и вступили в силу из необходимых пяти основополагающих транспортных законодательных актов всего только три: ВК, ТУЖД и КТМ. Ни одно федеральное транспортное ведомство не переработало правила перевозки пассажиров, багажа и грузов.

В настоящей контрольной работе будут рассмотрены вопросы регулирования договора железнодорожной перевозки груза, перевозки груза автомобильным транспортом, а также сфера действия транспортного права. Решение практического материала позволит научиться правильно применять действующее транспортное законодательство для решения возникшей ситуации и правильного урегулирования возникшего спора.

**1. Сфера действия транспортного права**

Сфера действия транспортного права определяется в комплексном взаимодействии отраслей транспортного права, объединяемых общей сферой хозяйственной деятельности и особенностями ее организации на территории Российской Федерации и за её пределами в соответствии с положениями транспортного и гражданского законодательства.

Транспортные обязательства обусловлены характером отношений, возникающих в процессе перевозок грузов, пассажиров и багажа. Спецификой таких отношений является то, что они опосредствуют сферу услуг нематериального (неовеществленного) характера, предоставляемых должником кредитору.

Транспортные обязательства являются важной составляющей системы обязательств по оказанию гражданско-правовых услуг. Обязательства по оказанию услуг, которые непосредственно влияют на осуществление транспортного процесса на различных его стадиях, - это обязательства в области транспортной деятельности по перемещению материальных ценностей, пассажиров, их багажа, экспедиционного обслуживания, буксировки судов и плотов, объединяемые общей сферой хозяйственной деятельности и особенностями ее организации.

Транспортное обязательство может быть определено как обязательство, в силу которого одно лицо - перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица - грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа - определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо - оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон.

Что же служит основанием возникновения транспортных обязательств? Рассмотрим этот вопрос.

В условиях рыночной экономики, обновления гражданского законодательства основания возникновения транспортных обязательств претерпели значительные изменения. Из их круга изъято[[1]](#footnote-1) одно из них - план перевозки грузов. ГК не применяет термина "план перевозки". По этому же пути пошли и вновь принятые транспортные уставы и кодексы. Однако это не означает полную утрату элемента планирования перевозок грузов общественным транспортом. Дело в том, что основанием возникновения транспортного обязательства является принятая перевозчиком заявка (заказ) грузоотправителя на подачу соответствующих транспортных средств, что и является своеобразной формой планирования перевозок грузов. Кстати, п. 1 ст. 794 ГК относит принятую заявку (заказ) к категории "иных договоров", что с точки зрения приоритетности договорного права объяснимо.

Элементы своеобразного планирования перевозок грузов просматриваются и в содержании договора об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК). Если же отказаться от понятия "план перевозки" как основания возникновения транспортного обязательства, то следует признать такими основаниями принятую заявку (заказ), договор об организации перевозок грузов и, конечно, договор перевозки (грузов, пассажира, багажа, грузобагажа).

Таким образом, в соответствии с новым гражданским законодательством подача транспортных средств отправителю груза осуществляется не в соответствии с планом перевозки грузов, а на договорной основе, т.е. либо в соответствии с договором, либо путем подачи заявки (заказа) предполагаемым отправителем груза[[2]](#footnote-2). Договорные основания возникновения транспортных обязательств в условиях рыночной экономики приобрели приоритетное значение. Широкое распространение получило оказание транспортных услуг эксплуатантами, т.е. лицами, владеющими транспортными средствами на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании[[3]](#footnote-3). Это не предполагает, однако, полную утрату государственного влияния на работу транспорта, особенно железнодорожного, относящегося к федеральной собственности[[4]](#footnote-4) и к категории монополизированных систем[[5]](#footnote-5).

Транспортное законодательство

Особенностью транспортного законодательства является то, что в новом ГК закреплены основные положения о регулировании перевозок, а детальная регламентация их содержится, как и прежде, в транспортных уставах и кодексах, принимаемых ныне на уровне федерального закона (п. 2 ст. 784 ГК).

Становление и развитие транспортного законодательства прошло как бы три этапа: административно-правовой, планово-договорный и продолжающийся ныне договорно-правовой. Первый этап охватывает период до принятия Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г. В этот период нормативное регулирование транспортных отношений осуществлялось преимущественно постановлениями правительства и административно-партийных органов. Второй этап занимает период до начала приватизации государственных и муниципальных предприятий. В эти годы возросла роль государственного планирования перевозок. В январе 1970 г. были утверждены Основные положения о годовом и квартальном планировании перевозок. В транспортные уставы и кодексы были включены самостоятельные разделы о планировании перевозок. На третьем этапе развития транспортного законодательства происходит смена приоритетов: императивное транспортное законодательство перестает быть звеном первой величины, поскольку приоритетное значение приобретает договорное право.

К числу основных актов транспортного законодательства относятся[[6]](#footnote-6):

- ГК РФ;

- Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"

- Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ[[7]](#footnote-7);

- Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г.[[8]](#footnote-8);

- Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г.;

- Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением СМ РСФСР от 8 января 1969 г. N 12

Естественно, что внедрение рыночных отношений в систему оказания транспортных услуг, развитие частного предпринимательства на транспорте создало необходимые предпосылки для разработки и принятия ряда специальных нормативных актов, регулирующих вопросы лицензирования перевозочной деятельности, ее коммерческую направленность. Для воздушного транспорта утверждены Федеральные авиационные правила лицензионной деятельности в области гражданской авиации[[9]](#footnote-9). Для морского транспорта Положение о лицензировании утверждено постановлением Правительства РФ от 24 июня 1998 г.[[10]](#footnote-10)

Рассмотрим виды транспортных договоров. В настоящее время существуют следующие виды договоров:

1. Система транспортных договоров

2. Договоры об организации перевозок грузов

3. Договор перевозки грузов

4. Договоры перевозки пассажира и багажа

5. Договор буксировки

Транспорт, сохраняя приоритетное положение в хозяйствующих системах России, в условиях перехода к рынку постепенно освобождается от прямого государственного регулирования своей деятельности. Рынок транспортных услуг все активнее заполняется коммерческими, частнопредпринимательскими структурами, становящимися постоянными субъектами транспортных отношений. Естественно, что в этих условиях особое значение приобретает система транспортных договоров, позволяющих свободно выбирать контрагента и определять условия договора по соглашению с ним[[11]](#footnote-11).

Система транспортных договоров корреспондирует самой транспортной системе России поскольку способствует нормальному функционированию последней, обеспечению народного хозяйства, юридических и физических лиц услугами по перевозке грузов, пассажиров и багажа. Транспортная система России объединяет не только железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской и речной транспорт, но и специализированные виды транспорта. К ним относятся магистральные трубопроводы, эксплуатация которых признается транспортной деятельностью, осуществляющей доставку газа и нефти. В настоящей главе специально не рассматриваются вопросы транспортировки продукции по магистральным трубопроводам, поскольку правоотношения, возникающие при транспортировке газа, нефти и нефтепродуктов, не относятся к категории отношений, возникающих из договора перевозки.

Законодательство не дает определения транспортной системы как единого хозяйственного комплекса. С организационно-правовой точки зрения такого комплекса не существует, поскольку не существует единого централизованного управления транспортом, единого законодательства. Новый ГК также не внес в этот вопрос существенных изменений, так как практически почти все статьи гл. 40 ("Перевозка") содержат отсылочные нормы к транспортным уставам и кодексам. Кроме того, общественный транспорт страны утратил свое монопольное положение: субъектами транспортных отношений все в большей мере становятся частнопредпринимательские структуры.

**Договоры об организации перевозок грузов**

Договоры об организации перевозок грузов в условиях ликвидации государственного планирования[[12]](#footnote-12) занимают в системе транспортных договоров особое положение. Ранее, до принятия нового ГК, договоры об организации перевозок грузов в законодательном порядке были легализованы на автомобильном, воздушном, морском и речном транспорте. Каждый из них имел некоторые свои отличия с учетом специфики работы того или иного вида транспорта.

ГК (ст. 798) определил особенности этого договора, относящиеся к любому виду транспорта. Во-первых, такой договор заключается перевозчиком и грузовладельцем при необходимости осуществления систематических перевозок грузов; во-вторых, этот договор отнесен к числу долгосрочных договоров; в-третьих, сторонам этого договора предоставлена возможность по взаимному согласию устанавливать сроки предъявления грузов к перевозке, их объемы и любые другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок, которые не предусмотрены транспортными уставами и кодексами и не противоречат гражданскому законодательству.

Договоры об организации перевозок заключаются, как правило, при устойчивых хозяйственных связях между данным видом транспорта и данным грузовладельцем. При этом учитываются обязательства по поставке, которые имеются между поставщиком и получателем продукции.

Договоры об организации перевозок имеют длящийся характер, они заключаются на предстоящий квартал, предстоящий год. И по правовой природе имеют признаки предварительного договора (ст. 429 ГК), поскольку заключение договора об организации перевозок не освобождает, а, наоборот, предполагает необходимость заключения соответствующего договора перевозки груза, ибо только такой договор обеспечивает реальное перемещение груза от пункта отправления до места назначения. Договоры об организации перевозок грузов относятся к группе консенсуальных гражданско-правовых договоров, определяющих не условия товарооборота сторон, а организацию их взаимоотношений на будущее время предстоящей перевозки грузов.

В транспортных уставах и кодексах договор об организации перевозок определяется не одинаково:

- на автомобильном транспорте это - годовой договор;

- на морском - долгосрочный договор;

- на внутренневодном транспорте - навигационный;

- на воздушном - специальный.

Терминологические различия в названиях этих договоров не имеют принципиального значения, поскольку все они имеют единую правовую природу, направлены на организацию будущих перевозок, не порождают прав и обязанностей сторон по перевозке данного конкретного груза, относятся к категории предварительных договоров, в соответствии с которыми стороны заключают в будущем конкретные договоры перевозки грузов (ст. 429 ГК).

ГК, равно как и транспортные уставы и кодексы, оставляет как бы открытым вопрос об ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора об организации перевозок грузов, поскольку ст. 798 ГК лишь устанавливает, что перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

Применительно к перевозчику обязанность подать отправителю груз под погрузку в срок, установленный договором об организации перевозок, определяется и в ст. 791 ГК. Следовательно, неисполнение такой обязанности влечет имущественную ответственность, предусмотренную ст. 794 ГК.

Перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза, а отправитель за непредъявление груза несут ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон (п. 1 ст. 794 ГК). Так, железная дорога при неподаче вагонов, контейнеров либо грузоотправитель при непредъявлении грузов несут ответственность в виде штрафа, установленного ст. 105 ТУЖД. Что же касается соглашения сторон, то применительно к воздушной перевозке допускается соглашение сторон о повышении пределов ответственности перевозчика по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексом РФ (далее - ВК) или международными договорами (ст. 123 ВК). Важно подчеркнуть, что идет речь именно о повышении пределов ответственности, поскольку соглашения перевозчика с грузовладельцем об ограничении или тем более устранении установленной законом ответственности недействительны (п. 2 ст. 793 ГК)[[13]](#footnote-13).

Законодательством (ст. 794 ГК, ст. 106 и 107 ТУЖД) допускается ряд обстоятельств, освобождающих перевозчика и отправителя груза от ответственности за неисполнение обязательств по подаче транспортных средств или непредъявление груза к перевозке. Такими обстоятельствами являются:

- непреодолимая сила;

- иные явления стихийного характера;

- военные действия;

- прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях. Здесь речь идет о прекращении или ограничении перевозок из-за блокады, эпидемии или иных обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок грузов (ст. 35 ТУЖД).

ГК (ст. 794) предусматривает и иные случаи освобождения от ответственности перевозчика и отправителя, отсылая при этом к транспортным уставам и кодексам. Такие иные случаи названы, например, в ст. 106 и 107 ТУЖД, фиксирующих виновное поведение перевозчика или отправителя. В частности, речь идет о неподаче перевозчиком вагонов по причине невнесения отправителем платы за перевозку, о невыполнении отправителем заявки на перевозку грузов в тоннах в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах.

Новое гражданское и транспортное законодательство также закрепляет исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих от имущественной ответственности перевозчика и грузоотправителя за неподачу и неиспользование транспортных средств, предусмотренных заявкой (заказом) или иным договором. Можно предположить, что законодатель к категории "иного договора" относит заявку и заказ (имея в виду принятую заявку, заказ).

Исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих от ответственности, дает основания для вывода о том, что в данном случае идет речь об ответственности независимо от наличия вины перевозчика и грузоотправителя. Все другие возможные причины невыполнения обязательства по подаче транспортных средств и непредъявления груза к перевозке не освобождают стороны от ответственности. Подобное отступление от гражданско-правового принципа ответственности за вину ранее было закреплено законодательством о планировании перевозок грузов. В юридической литературе это не получило единодушной поддержки[[14]](#footnote-14).

Кстати, нынешнее законодательство об ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом), а отправителя за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств выглядит попыткой уйти от неудобной терминологии - "планирования" перевозок грузов. Дело в том, что п. 2 ст. 794 ГК фактически воспроизводит установленные ранее правила об обстоятельствах, освобождающих стороны от ответственности за невыполнение или ненадлежащее выполнение плана перевозок грузов. Новый ТУЖД (ст. 106 и 107) также мало чем отличается от соответствующих статей УЖД 1964 г. В основном разница опять же лишь в терминологии: в одном случае это "заявка (заказ)", а в другом - "планирование

**2. Права и обязанности сторон договора железнодорожной перевозки груза. Понятие договора перевозки. Основания для заключения договора перевозки**

В договоре перевозки грузов участвуют транспортная организация, которая осуществляет перевозку, и грузоотправитель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий провозную плату[[15]](#footnote-15). Обычно грузоотправитель сдает груз транспортной организации, называя третьего участника транспортного процесса - грузополучателя, с которым он связан обязательством и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

Таким образом, договор перевозки груза можно определить как договор, в соответствии с которым одна сторона - перевозчик обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона - отправитель груза обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

Из приведенного определения можно сделать вывод, что договор перевозки по своему характеру является возмездным и взаимным. Он является возмездным, так как за перевозку перевозчик получает вознаграждение, и взаимным, поскольку перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку сданного груза. Договор перевозки грузов считается заключенным с момента принятия перевозчиком груза и, следовательно, относится к числу реальных договоров.

Вместе с тем в отдельных случаях этот договор может быть консенсуальным. Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Кроме того, договор перевозки грузов носит публичный характер. Однако для признания договора перевозки грузов публичным договором необходимо соблюдение определенных условий, предусмотренных ст. 789 ГК РФ. К числу таких условий относится:

- перевозка грузов транспортом общего пользования, в качестве которой признается перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что она обязана осуществлять перевозки грузов по обращению любого физического или юридического лица;

- перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки грузов, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, должен быть обязательно опубликован в установленном порядке.

Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения договора. Цена услуг, работ, оказываемых коммерческой организацией при перевозке грузов, устанавливается одинаковой для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом или иным правовым актом допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей. Отказ коммерческой организации от заключения договора при наличии такой возможности не допускается[[16]](#footnote-16).

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок.

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.

**Договор перевозки грузов. Права и обязанности сторон.**

Реализация принятых к исполнению заявок (заказов) на перевозку грузов осуществляется путем заключения и исполнения договоров между перевозчиками и отправителями.

В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза 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.

Заключение договора перевозки грузов можно разделить на две части. Первая часть - это заключение договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком, в соответствии с которым грузоотправитель сдает в надлежащем порядке груз, а перевозчик, принимая его, обязуется доставить его по назначению. Вторая часть - это вступление в договор перевозки грузополучателя. Хотелось бы отметить, что 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.

Объектом обязательства по перевозке грузов являются перевозимые перевозчиками грузы. В качестве юридического объекта здесь выступает сама перевозочная деятельность, которая включает в себя перевозку грузов и иные действия, связанные, с погрузкой, выгрузкой грузов, их хранением и выдачей грузополучателю.

Статья 791 Гражданского кодекса устанавливает, что перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Аналогичная обязанность перевозчика установлена ст. 20 УЖТ РФ, согласно которой перевозчик обязан подавать транспортные средства, пригодные для перевозки соответствующего груза.

В целях выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в технически надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверить их пригодность для перевозки данного груза.

Грузоотправитель, отправляя продукцию, обязан принимать все зависящие от него меры, обеспечивающие ее сохранность при перевозке. Он не вправе грузить продукцию в любое транспортное средство (если погрузка осуществляется им), не заботясь о сохранности груза в пути. Грузоотправитель должен отказаться от погрузки груза в транспортное средство, непригодное для перевозки данного груза, которое в таком случае считается неподанным в счет суточной нормы. Нарушение перевозчиком и грузоотправителем указанных выше обязанностей обычно приводит к повреждению или порче груза, в связи с чем приходится решать, кто должен нести ответственность перед грузополучателем.

Статья 20 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, а также отсутствие внутри них постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние грузов при погрузке, выгрузке и в пути следования, особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров) для перевозки конкретных грузов определяется в отношении:

вагонов - грузоотправителями, если погрузка осуществляется ими, или железной дорогой, если погрузка осуществляется ею;

контейнеров - во всех случаях грузоотправителями.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в своем Постановлении от 6 октября 2005 г. N 30 "О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта" в п. 13 разъяснил, что, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность должен нести перевозчик.[[17]](#footnote-17)

Он может быть освобожден от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, а также в случае представления доказательств, подтверждающих, что неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя. И даже если грузоотправитель осуществит погрузку груза в неисправный в техническом отношении вагон, зная об этом, то данное обстоятельство не освобождает перевозчика от ответственности за несохранность груза.

Грузоотправитель может быть освобожден от ответственности за недостачу, повреждение груза, погруженного в непригодное в коммерческом отношении транспортное средство, если докажет вину перевозчика в недостаче, повреждении, порче груза.

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[[18]](#footnote-18). 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 Российской Федерации.

Пленум Высшего арбитражного Суда в своем Постановлении N 30 (п. 20) уточнил это положение.[[19]](#footnote-19)

При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по причинам, зависящим от грузополучателя (грузоотправителя), с него подлежат взысканию по требованию перевозчика проценты, предусмотренные ст. 395 ГК Российской Федерации. 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.

На железнодорожном транспорте сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются Министерством транспорта по согласованию с Федеральным органом исполнительной власти в области экономики[[20]](#footnote-20). Грузоотправители и перевозчики в договорах могут предусмотреть иной срок доставки грузов. В настоящее время утверждены в установленном порядке и зарегистрированы в Министерстве юстиции Российской Федерации (23 июня 2003 г. N 4816) Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом[[21]](#footnote-21).

В соответствии с указанными Правилами исчисление срока доставки груза начинается с 00.00 часов дня, следующего за днем документального оформления приема груза для перевозки, указанного в оригинале накладной и в дорожной ведомости в графе "Календарные штемпеля" в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза в графе "Календарный штемпель перевозчика на станции отправления". Грузы считаются доставленными в срок, если на железнодорожной станции назначения они выгружены перевозчиком или если вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям до истечения установленного срока доставки.

Статья 16 УЖТ устанавливает, что грузоотправители могут предъявлять грузы для перевозок с объявленной ценностью. Особо подчеркивается, что перевозка грузов с объявлением их ценности осуществляется в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. В Правилах установлено, что объявление грузоотправителем ценности грузов обязательно при предъявлении для перевозки следующих грузов: драгоценных металлов, камней и изделий из них; музейных и антикварных ценностей, предметов искусства и иных художественных изделий; грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Статья 16 УЖТ предусматривает, что за перевозки грузов с объявленной ценностью взимаются сборы, ставки которых устанавливаются тарифным руководством.

Правилами установлено: если перевозчик докажет, что объявленная ценность груза превышает действительную ее стоимость, то перевозчик возмещает грузоотправителю именно действительную ее стоимость в случае причинения грузу с объявленной ценностью ущерба при его транспортировке. Данную точку зрения поддерживает и Высший Арбитражный Суд РФ. В пункте 38 Постановления Пленума от 6 октября 2005 г. N 30 он разъяснил, что при обнаружении явного несоответствия объявленной грузоотправителем стоимости груза его действительной стоимости арбитражный суд может рассмотреть вопрос о возможности квалификации действий грузоотправителя по предъявлению перевозчику требования, основанного на объявленной стоимости груза, как злоупотребление правом[[22]](#footnote-22).

По общему правилу грузы, нуждающиеся в затаривании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, обеспечивающей безопасность движения, сохранность грузов, транспортных средств[[23]](#footnote-23). Перевозчики освобождаются от ответственности за утрату груза вследствие дефектов тары, только доказав, что они не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке.

Перевозка грузов на железнодорожном транспорте оформляется накладной и квитанцией о приеме груза, которые являются основными транспортными документами[[24]](#footnote-24). Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, степени использования грузоподъемности вагона (контейнера), скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке и т.д. Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, поскольку договор перевозки относится к числу формальных сделок и его наличие и содержание может быть подтверждено только письменными документами. Статья 25 УЖТ подчеркивает, что "железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза"[[25]](#footnote-25).

Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной, в соответствии со ст. 27 УЖТ, предоставлено право проверять вес грузов путем выборочного взвешивания. Составляется также дорожная ведомость, которая вместе с накладной следует с грузом на станцию назначения и остается там.

В целях обеспечения сохранности грузов, находящихся в процессе перевозки, двери вагонов, контейнеров должны быть опломбированы. Опломбирование вагонов, контейнеров, осуществляется либо перевозчиком, либо грузоотправителем, указанным в перевозочных документах, в зависимости от того, кем производится погрузка. Вагоны, контейнеры с грузами для личных (бытовых) нужд, подлежат опломбированию по усмотрению и за счет отправителей таких грузов либо перевозчиком.

Опломбирование вскрывающихся для таможенного досмотра вагонов, контейнеров, осуществляется таможенными органами, которые составляют в этих случаях акт досмотра и прикладывают его к перевозочным документам. В этих случаях, если груз прибыл с исправными таможенными пломбами и при исправной перевозке, перевозчики освобождаются от выдачи груза и не могут нести ответственность за его несохранность.

Объективным доказательством отсутствия доступа к грузу при его перевозке является сочетание исправности транспортного средства с исправностью запорно-пломбировочного устройства на прибывшем транспортном средстве. Тем не менее, при прибытии грузов в транспортном средстве с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными самими перевозчиками, данные перевозчики обязаны проверить состояние и массу груза.

**3. Имущественная ответственность сторон перевозки автомобильным транспортом**

В соответствии со статьей 793 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную названным Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Согласно статье 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за сохранность груза в течение всего периода нахождения его во владении перевозчика, то есть с момента принятия груза к перевозке и до выдачи груза грузополучателю или управомоченному последним на получение груза лицу.

Имущественная ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств по перевозке груза наступает при наличии общих оснований, предусмотренных гражданским законодательством.

Применительно к транспортному законодательству вина перевозчика как одно из оснований его ответственности выражается в формуле: «если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело»[[26]](#footnote-26). Содержание названной статьи возлагает бремя доказывания невиновности перевозчика на него самого. Аналогичное положение закреплено в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (далее — КДПГ).

Надлежащим истцом по иску о взыскании стоимости утраченного при перевозке автомобильным транспортом груза является грузополучатель.

Параграфами 2 и 5 раздела 11 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, изданных в соответствии с Уставом автомобильного транспорта (далее — УАТ РСФСР), предусмотрено, что претензии и иски к автомобильному предприятию в случаях недостачи, порчи или повреждения груза предъявляются грузополучателем. Статьей 161 УАТ РСФСР предусмотрена возможность передачи права на предъявление претензий и иска грузополучателем грузоотправителю, что должно удостоверяться переуступочной надписью на товарно-транспортной накладной.

При рассмотрении арбитражным судом спора по иску экспедитора к перевозчику в удовлетворении исковых требований будет отказано, если истец не представит доказательств, свидетельствующих о переуступке ему грузополучателем права на предъявление претензии и иска.

Возражая против требований о возмещении стоимости утраченного груза, экспедитор (перевозчик) должен представить доказательства, свидетельствующие о наличии оснований, с которыми закон или договор перевозки связывают возможность освобождения перевозчика от ответственности за утрату перевозимого груза.

Постановление о возбуждении уголовного дела не может являться доказательством того, что утрата груза произошла в результате разбоя, поскольку уголовное дело возбуждено на основании заявления водителя перевозчика, а событие преступления (факт совершения разбойного нападения) подлежит доказыванию при производстве по уголовному делу и в конечном итоге устанавливается судом

Утрата перевозимого груза в результате грабежа и возбуждение по данному факту уголовного дела не являются достаточными основаниями для освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза.

Согласно статье 402 ГК РФ ответственность за действия своих работников несет должник. Следовательно, оснований полагать, что ответчиком доказано отсутствие его вины в утрате груза, не имеется.

В случае, когда перевозку груза организует экспедитор по договору, заключённому с грузоотправителем, требование о возмещении стоимости утраченного при перевозке груза может быть предъявлено к экспедитору на основании статьи 803 ГК РФ. Согласно названной норме ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

Поскольку перевозчик в силу статьи 796 ГК РФ несёт ответственность за сохранность груза с момента принятия груза к перевозке и до выдачи груза грузополучателю или управомоченному им на получение груза лицу, истец, требующий возмещения убытков в связи с утратой груза, должен доказать факт передачи груза к перевозке.

В соответствии с требованиями статьи 785 ГПК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу (получателю). Выдавая груз, перевозчик должен удостовериться, что груз вручается уполномоченному на получение груза лицу, в противном случае в силу статьи 312 ГК РФ обязательства по перевозке груза не будут выполнены надлежащим образом.

Надлежащим ответчиком по иску о взыскании убытков, связанных с утратой перевозимого груза, является перевозчик.

В соответствии со статьёй 797 ГК РФ до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующими уставами и кодексами. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год, с момента, определяемого транспортными уставами и кодексами.

**Задача № 1**

ООО «Ноябрь» намерено доставить из Хабаровска во Владивосток партию строительных материалов. Наиболее выгодной, по мнению руководства ООО «Ноябрь», является перевозка по железной дороге. ООО «Ноябрь» не имеет опыта заключения договоров перевозки грузов.

Какие существуют формы организации перевозки грузов железнодорожным транспортом? Каким образом должно действовать ООО «Ноябрь» для организации перевозки партии строительных материалов? Какие права и обязанности возникнут у ООО «Ноябрь» на основании принятой железной дорогой заявки?

**Существуют следующие формы организации перевозки грузов железнодорожным транспортом:**

1).Перевозки в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта - перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории Российской Федерации, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж пересекают Государственную границу Российской Федерации, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации;

2). Перевозки в прямом международном сообщении - перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые между железнодорожными станциями в различных государствах или несколькими видами транспорта в различных государствах по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования;

3). Перевозки в непрямом международном сообщении - перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожные станции и порты по перевозочным документам, оформленным в государствах, участвующих в перевозках, а также перевозки несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида;

4). Перевозки в прямом железнодорожном сообщении - перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между железнодорожными станциями в Российской Федерации с участием одной и более инфраструктур по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования;

5). Перевозки в прямом смешанном сообщении - перевозки, осуществляемые в пределах территории Российской Федерации несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортная накладная), оформленному на весь маршрут следования;

6). Перевозки в непрямом смешанном сообщении - перевозки, осуществляемые в пределах территории Российской Федерации несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида;

7). Специальные железнодорожные перевозки - железнодорожные перевозки, предназначенные для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд, а также железнодорожные перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей;

8). Воинские железнодорожные перевозки - железнодорожные перевозки воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд и отдельных лиц, проходящих военную службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно - исполнительной системы, сотрудников органов федеральной государственной службы безопасности.

**Для осуществления перевозки партии строительных материалов ООО** «Ноябрь» (далее грузоотправитель) необходимо представить надлежащим образом оформленную заявку перевозчику, в данном случае железной дороге. Грузоотправитель в соответствии со ст. 18 УЖТ РФ должен подготовить груз к перевозке в соответствии с установленными стандартами, техническими условиями на продукцию, её тару и упаковку и иными актами, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность груза, вагона. Контейнера, пожарную и экологическую безопасность. Погрузка грузов и их выгрузка обеспечиваются грузоотправителем и грузополучателем соответственно и не нарушая установленных правил статей УЖТ и правил перевозки груза железнодорожным транспортом. Также грузоотправитель и в частности грузополучатель обязаны возместить расходы перевозчиков, в том числе расходы, связанные с подачей и уборкой вагонов, контейнеров, погрузкой и выгрузкой грузов, грузобагажа, выдачей санитарных паспортов, хранением грузов и контейнеров, а также плата за пользование вагонами и контейнерами и другие возникшие в связи с выполнением этих работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора).

При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза составленную в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза.

В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза.

Федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта утверждает единые формы перевозочных документов на перевозки грузов. Эти формы публикуются в сборнике правил перевозок железнодорожным транспортом.

При приеме груза для перевозки перевозчик обязан проставить в транспортной железнодорожной накладной календарный штемпель. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

Перевозчик, грузоотправитель (отправитель) или грузополучатель (получатель) обеспечивает в установленном порядке сохранность перевозочных и других документов, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и иными нормативными правовыми актами.

При предъявлении грузов для перевозки грузоотправитель должен указать в транспортной железнодорожной накладной их массу, при предъявлении тарных и штучных грузов также количество грузовых мест.

При предъявлении грузобагажа для перевозки отправитель должен указать в заявлении его массу и количество мест.

Определение массы грузов, грузобагажа, погрузка которых до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение их допустимой грузоподъемности, осуществляется только посредством взвешивания. При этом определение массы грузов, перевозимых навалом и насыпью, осуществляется посредством взвешивания на вагонных весах.

Взвешивание грузов, грузобагажа обеспечивается:

перевозчиками при обеспечении ими погрузки и выгрузки в местах общего пользования;

грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями) при обеспечении ими погрузки и выгрузки в местах общего и необщего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования. Осуществляемое перевозчиком взвешивание грузов, грузобагажа оплачивается грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем) в соответствии с договором.

**В соответствии со ст.11 Устава железнодорожного транспорта в РФ**

Для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель представляет перевозчику надлежащим образом оформленную и в необходимом количестве экземпляров заявку на перевозку грузов (далее - заявка). Заявка представляется грузоотправителем с указанием количества вагонов и тонн, железнодорожных станций назначения и других предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом сведений. В заявке грузоотправитель должен указать срок действия заявки, но не более чем сорок пять дней.

Заявки представляются не менее чем за десять дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении и в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты.

Согласованная перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявка с отметкой о ее принятии возвращается перевозчиком грузоотправителю, осуществляющей перевалку грузов организации не позднее чем за три дня до заявленного срока начала перевозки. Заявка в случае отказа в ее согласовании возвращается перевозчиком грузоотправителю, осуществляющей перевалку грузов организации с обоснованием причин отказа. Отказ в приеме и согласовании заявки может быть обжалован в судебном порядке. Порядок и способ уведомления перевозчиком грузоотправителя, осуществляющей перевалку грузов организации о принятии заявки или об отказе в перевозке устанавливаются по соглашению сторон.

Перевозки грузов, предназначенных для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, осуществляются перевозчиками на основании заявок по мере предъявления таких грузов для перевозок.

Учет выполнения заявки, в том числе обеспечения грузоотправителя вагонами, контейнерами, учет погрузки грузов в вагоны, контейнеры осуществляются в учетной карточке, которая подписывается перевозчиком и грузоотправителем по окончании каждых суток такой погрузки.

Перевозчик имеет право заменять предусмотренный заявкой железнодорожный подвижной состав одного вида подвижным составом другого вида, если перевозки грузов подвижным составом другого вида предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и при этом не увеличивается стоимость перевозок грузов.

О замене предусмотренного заявкой железнодорожного подвижного состава одного вида подвижным составом другого вида перевозчик должен предупредить грузоотправителя не позднее чем за двенадцать часов до момента подачи вагонов под погрузку.

По просьбам грузоотправителей или осуществляющих перевалку грузов организаций в случае срочной перевозки грузов перевозчики по согласованию с владельцами инфраструктур могут устанавливать сокращенные сроки представления заявок.

За внесение перевозчиком по инициативе грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации изменений в принятые заявки, касающихся перераспределения перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения, в том числе перевозок грузов в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, а также за изменение железнодорожных станций отправления перевозчик взимает с грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации, если иное не установлено соглашением сторон, сбор в размере:

0,03 размера минимального размера оплаты труда с каждой тонны грузов - для грузов, перевозки которых установлены в вагонах и тоннах;

0,1 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, 0,3 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн - для грузов, перевозки которых установлены в контейнерах.

Указанные изменения должны быть согласованы перевозчиком с владельцем инфраструктуры.

В целях организации своевременного выполнения принятых заявок, беспрепятственной передачи грузов на другие виды транспорта и железные дороги иностранных государств владелец инфраструктуры осуществляет непрерывное планирование перевозок грузов.

1. Признание плана перевозки в качестве основания возникновения транспортного обязательства и ранее не было бесспорным. Одни авторы отстаивали договорную природу транспортного обязательства, полагая, что план перевозки не может считаться самостоятельным основанием возникновения транспортного обязательства. Другие придерживались противоположного мнения, полагая, что транспортные обязательства являются бездоговорными, поскольку транспортные отношения вытекают непосредственно из планового акта (подробнее об этом см.: Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 578). [↑](#footnote-ref-1)
2. Установление так называемого договорного планирования перевозок грузов в известной мере носит терминологический характер. Дело в том, что п. 2 ст. 794 ГК практически воспроизводит положения ст. 145 и 146 УЖД 1964 г., которые устанавливали ответственность за нарушение плана перевозки грузов. Более того, ст. 794 ГК воспроизводит перечень оснований, освобождающих перевозчика и грузоотправителя от ответственности за неподачу и неиспользование транспортных средств, подтверждающих положения транспортного законодательства об их ответственности независимо от наличия вины [↑](#footnote-ref-2)
3. Подробнее об этом см.: Савичев Г.П. Транспортное право в условиях перехода к рынку//Гражданское право России при переходе к рынку. Сборник научных статей//Под ред. Е.А.Суханова. М., 1995. С. 209-228 [↑](#footnote-ref-3)
4. п. 1 ст. 4 Федерального закона "О федеральном железнодорожном транспорте"//СЗ РФ. 1995. N 35. Ст. 3505. Здесь уместно напомнить, что еще в начале ХХ в. профессор Г.Ф.Шершеневич указывал на роль государства, которое "накладывает свою властную руку на деятельность железных дорог" (Учебник торгового права. М., 1994. С. 213). [↑](#footnote-ref-4)
5. Федеральный закон от 17 августа 1995 г. "О естественных монополиях"//СЗ РФ. 1995. N 34. Ст. 3426. [↑](#footnote-ref-5)
6. Наличие у каждого вида транспорта транспортного устава или кодекса свидетельствует о сохранении структуры транспортного законодательства бывшего СССР. В литературе уже высказывалось негативное отношение к такому решению (см.: Вестник МГУ. Сер. "Право". 1993. N 2). Сохранение пяти транспортных уставов и кодексов приведет к неизбежному дублированию при регулировании однотипных для любого вида транспорта вопросов. Для современной структуры государственного управления транспортом, когда под юрисдикцию одного министерства - Министерства транспорта РФ - отнесены морской, воздушный, речной и автомобильный транспорт, более оптимальной системой транспортного законодательства была бы следующая система: единый Транспортный кодекс РФ и Правила перевозок для каждого вида транспорта [↑](#footnote-ref-6)
7. СЗ РФ. 1997. N 12. Ст. 1382; 1999. N 28. Ст. 3484. [↑](#footnote-ref-7)
8. СЗ РФ. 1999. N 18. Ст. 2207 [↑](#footnote-ref-8)
9. РГ. 1998. 24 янв [↑](#footnote-ref-9)
10. РГ. 1998. 9 июля. [↑](#footnote-ref-10)
11. Подробнее об этом см.: Яковлев В.Ф. Новое в договорном праве//Вестник ВАС РФ. 1994. N 7. С. 122. [↑](#footnote-ref-11)
12. ГК не применяет, как уже отмечалось, термина "планирование перевозок", однако это не должно означать запрещение сторонам транспортных отношений (перевозчику и грузоотправителю) заблаговременно определять свои потребности и возможности в перевозках грузов: на предстоящий месяц, квартал, год или иной срок. Такая возможность предоставляется ГК путем подачи и принятия заявки (заказа), а также Транспортным уставом железных дорог Российской Федерации, который в ст. 18 устанавливает, что перевозка железнодорожным транспортом осуществляется в соответствии с заявками грузоотправителей, определяет сроки представления заявок, сроки их рассмотрения управлением железной дороги, а также ответственность за внесенные по инициативе грузоотправителей изменения в принятые заявки на перевозки грузов. [↑](#footnote-ref-12)
13. Устанавливая общее правило о недопустимости ограничения и устранения ответственности по соглашению сторон, ст. 793 ГК между тем оговаривает такую возможность, предусмотренную транспортными уставами и кодексами. В данном случае имеются в виду ограничения или устранение ответственности, предусмотренные гл. 59 ГК ("Обязательства вследствие причинения вреда"). Что же касается ограничения или устранения ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке грузов, то транспортные уставы и кодексы такого права сторон не допускают. Более того, предусматривается, что любые предварительные соглашения по этому поводу между перевозчиком и его клиентурой не имеют силы (ст. 133 ТУЖД). [↑](#footnote-ref-13)
14. Малеин Н.С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях. М., 1968; Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. М., 1979 [↑](#footnote-ref-14)
15. ст. 785 ГК РФ [↑](#footnote-ref-15)
16. ст. 426 ГК [↑](#footnote-ref-16)
17. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г. С. 86. [↑](#footnote-ref-17)
18. ст. 30 УЖТ [↑](#footnote-ref-18)
19. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г. С. 61. [↑](#footnote-ref-19)
20. ст. 33 УЖТ [↑](#footnote-ref-20)
21. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного Транспорта РФ (постатейный). Юридическая фирма «Контракт», 2004 г. Правовая Система КонсультантПлюс. [↑](#footnote-ref-21)
22. ст. 10 ГК Российской Федерации [↑](#footnote-ref-22)
23. ст. 18 УЖТ [↑](#footnote-ref-23)
24. ст. 25 УЖТ [↑](#footnote-ref-24)
25. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного Транспорта РФ (постатейный).Юридическая фирма «Контракт», 2004 г. Правовая Система КонсультантПлюс. [↑](#footnote-ref-25)
26. статья 796 ГК РФ [↑](#footnote-ref-26)