Содержание

Введение 3

1. Обязательства по перевозке грузов 5

1.1. Организационные предпосылки заключения договора грузовой перевозки 5

1.2. Договор перевозки груза и его заключение 8

1.3. Элементы обязательства грузовой перевозки 10

2. Проблемы отдельных видов договора перевозки грузов 16

2.1. Железнодорожная перевозка 16

2.2. Перевозка на внутреннем водном транспорте 18

2.3. Морская перевозка 19

2.4. Воздушная перевозка 21

2.5. Автомобильная перевозка 23

3. Проблемы ответственности по перевозке грузов 25

3.1. Условия ответственности 25

3.2. Виды имущественной ответственности 27

3.3. Претензии и иски по перевозкам грузов 30

Заключение 32

# Введение

Все, как известно, имеет свою историю. Грузовые перевозки не являются исключением. Всю их историю отследить невозможно, но можно проследить за появлением и развитием такой их немаловажной части, как договор о грузовой перевозке.

В России начала 20-го века все было совсем не так, как сейчас. Это "не так" касалось практически всех сфер нашей с вами жизни. Но так как мы говорим о грузовых перевозках, стоит отметить, что и такого понятия как "договор о грузовой перевозке" вообще не существовало. Конечно, какие-то отдельные элементы современного договора можно было встретить в договорах по грузовой перевозке, которые заключались с частными обществами транспортировки кладей, но эта сфера предоставления услуг была крайне неразвита. Так продолжалось достаточно долгое время.

Ситуация начала меняться только к восьмидесятым годам прошлого века, когда постановлением Совета министров было установлено, что предоставлять услуги по грузовым перевозкам могут только зарегистрированные предприятия. Услуги по грузовой перевозке, предоставляемые этими компаниями, делились на юридические (заключение договоров о перевозке, определение прав и обязанностей экспедитора, расчет за транспортно-экспедиционное обслуживание), а так же на производственные операции (осуществление погрузочных и разгрузочных работ, упаковка, взвешивание, хранение и т.д.).

Однако если раньше договоры составлялись скорее на основе доверия друг к другу, то сейчас все изменилось. Это, конечно, не означает полного отсутствия доверия между грузоперевозчиком и заказчиком, но договор о грузовой перевозке на сегодняшний день - неотъемлемая часть перевозки.

Договор о грузовой перевозке надо составлять очень тщательно, так как грамотно составленный договор поможет избежать множества проблем, связанных с ответственностью за грузовую перевозку и обеспечит защиту прав и интересов обеих сторон. Процесс грузовой перевозки не так прост, как может показаться на первый взгляд. Он включает в себя множество разнообразных функций. Ведь нужно не только перевезти товар, но и запаковать, загрузить и выгрузить его, а так же состыковать транспортные средства по времени. Для всего этого требуется большой и опытный коллектив работников (логистики, грузчики, водители, оценщики и др.).

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

В современном обществе существуют несколько вполне самостоятельных видов транспорта. Их подразделение обусловлено различием транспортных средств, которые используются для перемещения груза и пассажиров (воздушное или морское судно, железнодорожный состав), а также разной естественной средой их эксплуатации (например, речной и морской транспорт).

Целью настоящей работы является рассмотрение договора грузовой перевозки, состав участников данного договора, а также проблемы, возникающие при заключении договора.

# 1. Обязательства по перевозке грузов

## 1.1. Организационные предпосылки заключения договора грузовой перевозки

Транспортировке грузов всегда предшествует согласование основ­ных условий перевозки (сроков и количества транспортных средств, необхо­димых для перевозки, а также объемов и характера перевозимых грузов). Ос­новная задача такого согласования состоит в наиболее рациональном и эко­номичном использовании перевозочных средств, отвечающем запросам рынка. В период, когда в регулировании экономики преобладали админист­ративные начала, подавляющая часть перевозок планировалась в централи­зованном порядке. Именно поэтому во все транспортные уставы и кодексы включались разделы о планировании перевозок. В настоящее же время пла­нирование перевозок, как правило, носит технико-экономический, а не ад­министративно-правовой характер[[1]](#footnote-1).

По общему правилу, закрепленному в ст. 784 ГК, перевозка грузов, пас­сажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Заклю­чение договора перевозки груза требует наличия организационных предпо­сылок. Они воплощаются во встречных действиях сторон обязательства пе­ревозки: перевозчик должен подать под погрузку исправные транспортные средства, а грузоотправитель - предъявить груз к перевозке (ст. 791 ГК). Предпосылки заключения договора грузовой перевозки сегодня могут при­обретать правовые формы: а) заявок (заказов) на железнодорожном, речном, автомобильном и воздушном транспорте; б) договоров об организации пере­возок (годовых, навигационных и др.) на любых видах транспорта; в) адми­нистративно-плановых актов в упоминавшихся особых случаях. Кроме то­го, иногда все организационные предпосылки заключения договора перевоз­ки груза просто содержатся в самом договоре перевозки, имеющем консенсуальную природу.

При системе заявок (заказов) грузоотправители представляют перевоз­чику сведения о своих потребностях в осуществлении перевозок. На желез­нодорожном и речном транспорте особо выделяются декадные заявки (ст. 18 ТУЖД), а при экспортных перевозках - полумесячные заявки. Подача за­явки обеспечивает завязку процесса транспортировки груза, но не считается офертой в договоре перевозки.

Договор об организации перевозок заключается в порядке, установлен­ном ст. 798 ГК. Такая форма взаимоотношений между перевозчиком и грузо­владельцем применяется при систематических перевозках грузов на долгосрочной основе. Суть этого договора в том, что перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. По своей природе он не является договором перевозки, носит консенсуальный, взаимный характер и направлен на обес­печение планомерных отправок грузов. Договоры об организации перевозок получили: разное наименование в транспортных уставах и кодексах (годовой договор - на автомобильном транспорте, навигационный - на внутрен­нем водном и др.). Существенными условиями договора считаются объемы и сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к пе­ревозке порядок расчетов сторон и пр.

Выполнение действий, указанных в ст. 791 ГК, происходит в порядке, установленном транспортным законодательством. Перевозчик обязан по­дать транспортные средства в количестве, согласованном с грузоотправи­телем, в обусловленный срок и в определенном месте. В установленных слу­чаях и по согласованию с отправителем допускается подача перевозочных средств в большем количестве, чем указано в заявке (в порядке сгущения). Сроки подачи перевозочных средств (тоннажа) определяются по соглаше­нию сторон или в нормативном порядке. Условия и порядок подачи перево­зочных средств (на подъездных путях или причалах, принадлежащих грузо­отправителю, или на путях и причалах общего пользования) устанавливают­ся специальными правилами, которые действуют на отдельных видах транс­порта. Так, на железнодорожном транспорте порядок подачи вагонов на подъездные пути определяется договором на эксплуатацию подъездных пу­тей или договором на подачу и уборку вагонов с учетом размеров среднесу­точной погрузки или выгрузки. Подача вагонов под погрузку средствами грузоотправителя на пути общего пользования производится по предвари­тельным уведомлениям или через определенные интервалы времени. Перво­начально установленное время подачи перевозочных средств может быть изменено по соглашению сторон. Место подачи транспортных средств зави­сит от особенностей их эксплуатации и технических возможностей перевоз­чика и отправителя.

В соответствии со ст. 791 ГК перевозчик обязан подать грузоотправите­лю исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевоз­ки соответствующего груза. Исправность и пригодность перевозочных средств должна быть технико-коммерческой и обеспечивать сохранность груза процессе транспортировки. Транспортное средство подается дочищенным от остатков груза и мусора или промытым и продезинфицирован­ным и т. п. При этом отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза. Напротив, проверка коммерческой пригодности транспортного средства явля­ется обязанностью отправителя, который в отличие от перевозчика лучше знает свойства конкретного груза.

Обязанности перевозчика подать груз соответствует обязанность отправителя предъявить груз к перевозке. Условия сдачи груза к перевозке бывают общими, которые подлежат выполнению во всех случаях, независимо от специфики груза, и специальными, которые применяются при перевозке грузов, обладающих особыми свойствами. Общие условия касаются количества и наименования груза, определения его веса, тары (упаковки), маркировки и объявления ценности. Специальные - устанавливаются для грузов, перевозка которых требует соблюдения особых мер и условий их транспортировки. Так, при перевозке многих видов грузов необходимо представить сертификат их качества, а при перевозке животных и птиц - карантинные (ветеринарные) документы.

Количество и род груза, который подлежит сдаче к перевозке, определяются заявкой, договором об организации перевозок или самим договором перевозки. Замена одного груза другим допускается с согласия перевозчика. Предъявляемый к перевозке груз должен быть правильно наименован. Грузы, нуждающиеся в предохранении от утраты, порчи или повреждения, должны предъявляться в исправной таре, соответствующей стандартам или, по крайней мере, обеспечивающей их полную сохранность. При несоблюдении этого требования транспортная организация вправе отказать в приеме груза. По усмотрению отправителя груз может быть сдан к перевозке с объявленной ценностью. Использование последней облегчает доказательство стоимости груза при его утрате и повреждении.

Вес груза может быть определен: а) взвешиванием (воздушный и часто другие виды транспорта); б) по трафарету на каждом грузовом месте; в) по стандарту при перевозке грузов, упакованных в тару стандартной вместимости; г) расчетным способом (например, по обмеру или по осадке судна); д) условно (животных, автомобилей и пр.).

## 1.2. Договор перевозки груза и его заключение

Договор заключают транспортная организация и грузоотправитель (грузовладелец). Если после доставки в пункт назначения груз подлежит выдаче самому отправителю, то круг участников обязательства перевозки этим и ограничивается. Чаще всего, однако, в качестве грузополучателя указывается третье лицо, которое является контрагентом отправителя по договору (купли-продажи и др.). Ему и должен быть выдан груз в пункте назначения[[2]](#footnote-2)

Договор перевозки груза определяется как соглашение, в силу которого перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст. 785 ГК).

Из определения вытекает, что договор грузовой перевозки - взаимный и возмездный. Он считается заключенным лишь после передачи груза перевозчику и, следовательно, относится к числу реальных договоров. Только на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования или чартером, является консенсуальным. Договор перевозки груза - строго формальный договор. Он всегда заключается в письменной форме, причем часто с соблюдением обязательных реквизитов, которые установлены законодательством.

Как правило, договор перевозки груза носит публичный характер (ст. 789, 426 ГК, ст. 20 Закона о федеральном железнодорожном транспорте).

Для заключения договора применяется система единого документа, предусмотренная п. 2 ст. 785 ГК. Заполнение и выдача такого документа имеет важное доказательственное значение. В зависимости от вида документа, служащего оформлению перевозки, выделяются: а) система накладной применяемой практически на всех видах транспорта; б) система коносамента и в) система чартера, применяемые обычно на морском транспорте. В ряде случаев системы могут комбинироваться.

Порядок заключения договора перевозки зависит от его природы. Заключение реального договора приурочивается к моменту вручения перевозчику груза вместе с сопроводительными документами. Если перевозка оформляется консенсуальным договором фрахтования, он заключается в общем порядке, предусмотренном для гражданско-правовых договоров.

Договоры грузовой перевозки подразделяются по видам транспорта на договоры железнодорожной, автомобильной, внутренней водной, морской и воздушной перевозки. По территориальному признаку они делятся на внутригосударственные и международные. В зависимости от числа транспортных организаций, участвующих в транспортировке груза, выделяются договоры перевозки в местном, прямом и прямом смешанном сообщении. Местной называется перевозка, осуществляемая одной транспортной организацией, в рамках территориальных границ ее деятельности (например, железнодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Москву в пределах Октябрьской железной дороги). Перевозка, в которой по единому транспортному документу участвуют несколько транспортных организаций одного вида транспорта, именуется перевозкой в прямом сообщении (например, железнодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород). Прямой смешанной признается перевозка, в которой участвуют не менее двух видов транспорта, осуществляющих перевозку по единому документу, составленному на весь путь следования (например, перевозка груза из Санкт-Петербурга в Волгоград с выполнением самим транспортом перевалки в Москве с железной дороги на водный транспорт)[[3]](#footnote-3).

## 1.3. Элементы обязательства грузовой перевозки

Субъектами обязательства являются, прежде всего, перевозчик и грузоотправитель. Отправителями грузов могут быть любые субъекты гражданского права. Напротив, перевозчиком может быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, наделенные правом осуществлять грузовые перевозки по закону или на основании лицензии. Не являются перевозчиками те лица, которые хотя и имеют лицензию на транспортную деятельность, но осуществляют перемещение грузов для собственных нужд.

Договор обычно заключается с транспортной организацией пункта отправления груза. Если перевозка осуществляется в пределах сферы деятельности транспортной организации, заключившей договор, то она и является субъектом договора на стороне перевозчика. При прямых перевозках одним видом транспорта или прямых смешанных перевозках возникает обязательственное правоотношение с множественностью лиц - соперевозчиков. Каждый из них, принимая груз от предыдущей организации, исполняет свою обязанность по перевозке на соответствующем участке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первой транспортной организацией. Заключая договор перевозки, транспортная организация пункта отправления выступает как от своего имени, так и от имени всех других, участвующих в исполнении обязательства перевозки лиц в качестве их представителя[[4]](#footnote-4).

Предмет договора перевозки - услуги по доставке вверенных перевозчику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения. Эти услуги включают не только собственно транспортировку грузов, но и иные действия, в частности, хранение, выдачу груза получателю, нередко погрузку и выгрузку. Каждое из этих действий, взятое в отдельности, напоминает предмет других гражданско-правовых договоров. Так, оказание услуг по транспортировке груза, а также выполнение погрузочно-разгрузочных работ сближает договор перевозки с договорами подряда и возмездного оказания услуг. Поскольку перевозочные средства в период погрузки фактически используются в интересах клиентуры, наблюдается сходство перевозки с договором аренды. Обязанность перевозчика обеспечить хранение груза свидетельствует о наличии элементов, характерных для хранения. Выдача транспортной организацией груза получателю по указанию отправителя напоминает действие поверенного (агента) по договору поручения (агентирования). Однако и погрузка, и выгрузка груза, и его хранение и выдача лишь сопутствуют цели договора перевозки. Юридическая же природа любого договора определяется его основной целью, а не сопутствующими ему моментами. Такая цель в договоре перевозки - транспортировка и доставка грузов в пункты назначения.

Срок в обязательстве перевозки - это промежуток времени, в течение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения. В соответствии со ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством[[5]](#footnote-5). При отсутствии таких сроков - в разумный срок. В ряде случаев в автомобильных и морских перевозках сроки доставки определяются соглашением сторон, а при его отсутствии - обычно принятыми сроками (сроками, которые разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, - ст. 152 КТМ). При прямых смешанных перевозках сроки доставки определяются по совокупности сроков, исчисляемых на основании правил, действующих на соответствующих видах транспорта.

Содержание договора перевозки груза составляют права и обязанности сторон. Погрузка и выгрузка груза осуществляются транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением правил транспортного законодательства (п. 2 ст. 791 ГК). Обязанности по погрузке и выгрузке распределяются между участниками обязательства перевозки в зависимости от места погрузки. Транспортные организации самостоятельно осуществляют погрузку и выгрузку в местах общего доступа. В иных местах (склады, причалы и др.) погрузочно-разгрузочные работы выполняются соответственно отправителем и получателем за их счет. Транспортная организация может принять на себя выполнение этих работ по особым соглашениям с клиентурой. Необходимые для погрузки и выгрузки вспомогательные материалы или специальные приспособления предоставляются грузоотправителем, если иное не установлено правилами перевозок или соглашением сторон. Транспортная организация обычно не отвечает за несобранность груза, если его утрата (повреждение, порча) произошла вследствие обстоятельств, связанных с действиями отправителя по погрузке. Лишь при морских перевозках за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне во всех случаях отвечает перевозчик.

Погрузка и выгрузка, осуществляемые силами и средствами отправителя (получателя) груза, должны производиться в срок, предусмотренный договором, если такие сроки не установлены транспортными уставами, кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами (п. 3 ст. 791 ГК). В большей части действующих транспортных актов и правил установлены нормативные сроки выгрузки. На морском транспорте продолжительность сроков погрузки и выгрузки, именуемых сталийным временем (сталей), определяется соглашением сторон, а еще чаще - сроками, принятыми в соответствующих портах (ст. 130 КТМ). Стороны могут установить дополнительный срок ожидания судна под грузовыми операциями - контрсталийное время (контрсталию). За простой судна в течение этого срока устанавливается и особая плата - демередж (ст. 132 КТМ). Если грузовые операции не будут закончены и в контрсталийное время, перевозчик может отправить судно в плавание, хотя бы погрузка судна и не была завершена. При этом он сохраняет право на полное вознаграждение (ст. 136 КТМ).

Внесение провозной платы (фрахта на морском транспорте) и иных платежей является важнейшей обязанностью грузоотправителя. Ее размер устанавливается соглашением сторон, если иное не установлено транспортным законодательством (ст. 790 ГК). Такое исключение сделано в отношении транспорта общего пользования, где провозная плата принимает форму твердого тарифа, утверждаемого в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Размер этого тарифа определяют федеральные исполнительные органы и органы управления субъектов Российской Федерации.[[6]](#footnote-6)

Перевозчик наделен правом удержания груза (ст. 359, 360 ГК, ст. 95 УВВТ, ст. 160 КТМ и др.) в целях обеспечения причитающихся ему привозной платы и других платежей. Однако право удержания может быть ослаблено или отменено законом, иными правовыми актами, договором или не применяться ввиду его несоответствия существу возникшего обязательства.

Доставка груза - основная обязанность перевозчика. Ее исполнение требует не только соблюдения срока доставки, но и обеспечения сохранности перевозимого груза. Перевозчик отвечает за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю. Он обязан принимать все возможные и зависящие от него меры по обеспечению сохранности груза. После принятия к перевозке груз хранится в пункте отправления, а также в период транспортировки бесплатно. Плата за хранение взыскивается, если груз сдается ранее срока приема его к перевозке. После прибытия груза в пункт назначения он хранится бесплатно в течение времени, установленного правилами или соглашением сторон, а затем за плату.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении перевозчик также обязан передать груз на другой вид транспорта (перевалка). Порядок передачи груза, выполнения погрузочно-разгрузочных операций и другие условия работы в таком случае определяются договорами транспортных организаций (узловыми соглашениями и пр.).

Совершение операций по выдаче и приемке грузов завершает исполнение договора перевозки. Прибывший в адрес получателя груз должен быть принят получателем, а в соответствующих случаях еще и вывезен со станции (порта, пристани). Такая обязанность лежит на грузополучателе даже тогда, когда в его адрес прибыл не заказанный им груз. В таком случае груз принимается на ответственное хранение, и его дальнейшая судьба определяется отправителем. Получатель вправе отказаться от получения груза только при том условии, если качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что возможность его полного или частичного использования исключена (ст. 42 ТУЖД, ст. 96 УВВТ, ст. 111 ВК, ст. 72 УАТ).

Получение груза должно быть надлежащим образом оформлено, что охватывается понятием раскредитование документов или выкуп груза и удостоверяется соответствующим образом на накладной (коносаменте). Для выполнения этой обязанности получатель должен быть уведомлен о прибытии груза в порядке и сроки, установленные на соответствующем виде транспорта. Лишь при автомобильных перевозках, которые обеспечивают доставку груза прямо на склад получателя, не всегда возникает необходимость в уведомлении последнего о прибытии груза. Нарушение этой обязанности перевозчиком лишает его права взыскать с грузополучателя плату за сверхнормативное хранение груза и простой перевозочных средств. В предусмотренных законом случаях получатель вправе требовать проверки количества, веса и состояния прибывшего груза. Выявленные в ходе проверки обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, должны быть удостоверены коммерческим актом, актом общей формы, записями в грузосопроводительных документах.

Грузополучатель обязан принять (вывезти) груз в установленные сроки. При нарушении этого условия он должен внести плату за хранение груза, которая может быть увеличена в несколько раз при наличии его вины (ст. 43 ТУЖД, ст. 98 УВВТ). Кроме того, просрочка кредитора-получателя в этом случае снимает с перевозчика ответственность за порчу груза, вызванную его несвоевременной приемкой. По истечении установленных сроков хранения груз как невостребованный подлежит реализации в установленном порядке.

# 2. Проблемы отдельных видов договора перевозки грузов

## 2.1. Железнодорожная перевозка

Будучи естественной монополией, железная дорога остается единственным видом транспорта, состоящим в федеральной государственной собственности. Железные дороги выступают в качестве государственных унитарных предприятий. Управление ими осуществляется федеральными исполнительными органами (прежде всего Министерством путей сообщения России) в централизованном порядке, но с использованием рыночных принципов. Это определяет специфику договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Договор оформляется накладной, которая является основным перевозочным документом. Она сопровождает груз на всем пути его следования и на станции назначения выдается грузополучателю вместе с грузом (отсюда ее название - грузосопроводительный документ). Юридическое значение накладной в том, что она: а) является обязательной письменной формой договора; б) доказывает факт заключения договора и воплощает его содержание; в) легитимирует лицо на предъявление претензий и исков к транспортной организации, вытекающих из ненадлежащего исполнения договора перевозки. Накладная составляется грузоотправителем, который отвечает за все последствия неправильности, неточности или неполноты указанных в ней сведений. Дорога имеет право, но не обязана проверять достоверность этих сведений (ст. 39 ТУЖД).

Договор считается заключенным с момента, когда груз сдан к перевозке вместе с накладной. Перевозчик совершает на накладной соответствующую отметку, а в удостоверение приема груза к перевозке выдает отправителю грузовую квитанцию (ст. 31 ТУЖД). Последняя имеет доказательственное значение в отношении факта заключения договора перевозки и служит основанием для предъявления требования к железной дороге в случае утраты груза и накладной. К числу иных перевозочных документов также относятся дорожная ведомость, вагонный лист, передаточная ведомость при перевозках прямым смешанным сообщением. Все они являются документами первичного учета и имеют доказательственное значение.

Железная дорога обязана доставить груз в пункт назначения в установленный срок, который зависит от расстояния, вида отправки, скорости перевозки и Других условий. Различаются перевозки грузовой и более высокой скоростью (ст. 20 ТУЖД), а также перевозки пассажирскими поездами и грузобагажом. Срок доставки исчисляется с 24 ч дня приема груза к перевозке, а если груз был принят к перевозке ранее намеченного дня погрузки, то с 24 ч дня, в который груз должен быть погружен. Груз считается доставленным в срок, если на станции назначения он выгружен средствами железной дороги или если вагон (контейнер) подан под выгрузку средствами грузополучателя до истечения установленного срока доставки. При задержке подачи вагона (контейнера) под выгрузку по причинам, зависящим от получателя, груз считается доставленным в срок, если он прибыл на станцию назначения до истечения установленного срока доставки (ст. 39 ТУЖД). При различных обстоятельствах действующие сроки могут удлиняться или укорачиваться.

Если в районе станции назначения груза не окажется получателя, дорога поступает с грузом по указанию отправителя. При неполучении от него указаний до истечения установленного срока хранения груза последний как невостребованный передается для реализации в установленном порядке. Вырученные суммы, за вычетом причитающихся железной дороге, перечисляются получателю при оплате им стоимости груза и отправителю в остальных случаях.

Железная дорога должна уведомить получателя о доставленных ему грузах не позднее чем в 12 ч дня, следующего заднем прибытия груза (ст. 40 ТУЖД). Груз выдается получателю после внесения им платы за перевозку груза и иных причитающихся дороге платежей. Доказательством выдачи груза является подпись грузополучателя в дорожной ведомости. Недостача или порча груза фиксируется в коммерческом акте.

## 2.2. Перевозка на внутреннем водном транспорте

На речном транспорте перевозки различаются по видам флота - осуществляемые самоходным и несамоходным флотом, а также на судах смешанного плавания "река - море". Выделяются также прямые и местные (осуществляемые портовым флотом) перевозки. При местных перевозках перевозчиком является порт во всех остальных случаях - пароходство. Система документов, их правовое значение и порядок заключения договора перевозки груза на внутреннем водном транспорте близки к применяемым на железнодорожном транспорте. Аналогично решаются и вопросы исполнения сторонами обязанностей по договору. Основное же различие между ними состоит в следующем. Прежде всего, для речной перевозки установлены сроки приема грузов к перевозке. Если груз адресован в пункт, где у пароходства нет помещений пригодных для хранения данного груза, а грузополучатель к моменту прибытия груза за ним не явился, хотя и был своевременно извещен, груз может быть доставлен пароходством за счет грузополучателя в ближайший пункт, где имеются необходимые складские помещения. При отсутствии такой возможности пароходство обязано уведомить грузоотправителя о неявке грузополучателя и потребовать от отправителя указаний, как поступить с грузом. За время ожидания судном выгрузки и приема груза, а также за время ожидания распоряжения отправителя с него взыскивается штраф за простой судна, а в случае доставки груза в другой пункт - расходы по выгрузке, сборы за хранение груза в пункте вынужденной выгрузки, а также расходы по дополнительной перевозке и реализации груза (ст. 99 УВВТ)[[7]](#footnote-7).

## 2.3. Морская перевозка

Перевозки морским транспортом классифицируются на: а) внутренние перевозки между портами Российской Федерации (каботаж); б) перевозки в заграничном сообщении. Выделяются также местные перевозки (в пределах порта и его акватории).

Морская перевозка традиционно регулируется диспозитивными нормами, а потому договор приобретает здесь особое значение. Перевозчиком обычно является пароходство (иногда порт). Договор морской перевозки грузов может быть заключен: а) с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений и б) без такого условия (ст. 115 КТМ). В первом случае заключается договор фрахтования судна или чартер, в силу которого одна сторона (фрахтовщик, судовладелец) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю, отправителю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа (ст. 787 ГК). Во втором случае договор оформляется коносаментом.

Чартер применяется при перевозках значительных партий или массовых грузов, а коносамент - при небольших по объему перевозках. Коносамент составляется перевозчиком на основании погрузочных документов, подписывается представителем перевозчика (обычно - капитаном судна) и выдается отправителю. Он является строго формальной ценной бумагой, распоряжение которой означает передачу товара. В этом отличие коносамента от накладной: он не просто сопровождает груз, а является товарораспорядительным документом. Коносамент как ценная бумага может быть именным, ордерным и предъявительским. Реквизиты коносамента делятся на обязательные (они перечислены в законе) и факультативные, которые включаются по соглашению сторон. К числу обязательных ст. 144 КТМ относит: а) наименование перевозчика и место его нахождения; б) наименование порта погрузки и дату приема груза перевозчиком; в) наименование отправителя и место его нахождения; г) наименование порта выгрузки; д) наименование получателя в именном коносаменте или лица, приказу которого коносамент выдан (ордерный коносамент) или указание на предъявительский характер коносамента; е) наименование и характеристику груза в соответствии с данными отправителя; ж) внешнее состояние груза и его упаковки; з) размер вознаграждения перевозчика (фрахта); и) время и место выдачи коносамента; к) число экземпляров коносамента и л) подпись перевозчика или действующего от его имени лица (например, капитана судна). Документ, не содержащий хотя бы одного из названных условий, не считается коносаментом, но может рассматриваться в качестве иного перевозочного документа (ст. 143 КТМ). Коносамент обычно составляется в двух экземплярах, один из которых остается у перевозчика и следует с грузом, а другой выдается отправителю и служит основанием для получения груза, а также платежей по договору с его получателем. По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров коносамента тождественного содержания с отметкой об их количестве. После выдачи груза по одному из них остальные теряют силу. Перевозчик вправе сделать в коносаменте оговорку о неточностях, допущенных в характеристике предъявленного груза, если он знает или имеет достаточные основания полагать, что данные о грузе не соответствуют фактически погруженным вещам или если у перевозчика вообще не было возможности проверить эти данные (ст. 145 КТМ). В противном случае бортовой коносамент предполагается "чистым", т. е. не содержит сведений о несоответствии данных о грузе реальному принятому товару. Он приобретает важное доказательственное значение в условиях спора.

Чартер - консенсуальная разновидность договора перевозки. Поскольку его заключение не свидетельствует о приеме груза к перевозке и не дает возможности распорядиться им, при чартерных перевозках может быть выписан и коносамент. В этом случае отношения между фрахтовщиком и фрахтователем определяются чартером, а между перевозчиком (фрахтовщиком) и третьими лицами (прежде всего получателем) - коносаментом, если в нем нет иной оговорки со ссылкой на чартер (ст. 119 КТМ).

От чартера отличаются договор фрахтования судна на время - тайм-чартер и договор фрахтования судна без экипажа - бербоут-чартер. Они применяется как при перевозках грузов и пассажиров, так и для достижения иных целей торгового мореплавания (проведение научных экспедиций, эксплуатация морских богатств, проведение экскурсий и прогулок и др.). По своей природе оба договора являются разновидностями договора аренды транспортных средств, который был охарактеризован выше.

Сроки доставки грузов устанавливаются по соглашению сторон. Если они не определены, перевозчик считается выполнившим свою обязанность в отношении срока при условии, что после погрузки судно сразу же вышло в рейс и двигалось с обычной для него скоростью, обычным путем, которым пользуются торговые суда при аналогичных перевозках.

По прибытии груза в порт назначения перевозчик обязан послать извещение (нотис) получателю. Грузополучатель обязан в установленные сроки принять и вывезти прибывший в его адрес груз. В случае неявки получателя или его отказа от принятия груза последний сдается для хранения на склад или иное надежное место и (за исключением скоропортящихся грузов) хранится в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки. При неуплате отправителем всех причитающихся перевозчику сумм по данной перевозке груз реализуется в установленном порядке (ст. 159 КТМ).

## 2.4. Воздушная перевозка

Воздушный кодекс разграничивает внутреннюю воздушную перевозку, когда все пункты посадок расположены на территории России, к международную воздушную перевозку, при которой хотя бы один из пунктов посадки находится на территории другого государства (ст. 101 ВК). Кроме того, выделяются местные, прямые и транзитные воздушные перевозки.

В законодательстве о воздушной перевозке выделяются фигуры авиационных предприятий, эксплуатантов и перевозчиков (ст. 61, 100 ВК). Авиационное предприятие - это юридическое лицо, которое может осуществлять любые виды деятельности, связанные с воздушной перевозкой или выполнением авиационных работ на основании лицензии. Эксплуатант - физическое или юридическое лицо, имеющее право собственности или иной законный титул (договор аренды и пр.) на воздушное судно и использующее его для полетов. Эксплуатант должен обладать особым сертификатом для совершения полетов. Наконец, перевозчик - это Эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки на основании соответствующих договоров.

Договор оформляется грузовой (почтовой) накладной, которая составляется отправителем. Он отвечает за правильность и полноту сведений, представленных перевозчику в накладной. Наряду с обычной воздушной перевозкой активно используется также договор воздушного чартера, при котором фрахтовщик предоставляет фрахтователю одно или несколько воздушных судов (их частей) для воздушной перевозки груза или пассажиров и багажа на один или несколько рейсов (ст. 104 ВК). Природа такого договора аналогична морскому чартеру и определяется ст. 787 ГК.

Провозная плата рассчитывается по тарифам или по соглашению сторон в порядке, установленном ст. 790 ГК. Она взимается за расстояние по кратчайшему маршруту перевозки в соответствии с действующим расписанием либо за расстояние, определенное договором. Срок доставки груза определяется договором перевозки и правилами воздушных перевозок (расписанием движения самолетов). Отправитель вправе получить обратно сданный к воздушной перевозке груз, изменить в накладной получателя до выдачи груза управомоченному лицу, а также распорядиться невостребованным грузом. В случае перерыва или прекращения полетов перевозчик обязан поставить об этом в известность грузоотправителя и грузополучателя. Перевозчик обязан информировать получателя о времени отправки груза, о его прибытии в аэропорт назначения или о месте его нахождения, если срок доставки истек.

## 2.5. Автомобильная перевозка

На автомобильном транспорте перевозки различаются прежде всего по территориальному признаку, а именно: а) городские (в пределах черты города, другого населенного пункта); б) пригородные (за пределы города или другого населенного пункта на расстояние до 50 км включительно); к) междугородные (за пределы указанных выше населенных пунктов на расстояние более 50 км); г) межреспубликанские (на территории нескольких субъектов Федерации); д) международные (ст. 5 УАТ)[[8]](#footnote-8).

Перевозки автомобильным транспортом принято также разделять на централизованные и децентрализованные. При централизованных перевозках автотранспортная организация заключает договор с отправителем (поставщиком либо грузообразующим пунктом - станцией, портом и пр.), по указанию которого грузы доставляются к получателям. При децентрализованных перевозках автотранспортная организация заключает договор с каждым из получателей, по заданию которых и доставляет им грузы.

Сдача груза к перевозке оформляется товарно-транспортной накладной, которая является формой договора и выполняет те же функции, что и железнодорожная накладная. Перевозка однородных грузов от одного отправителя в адрес одного получателя на одно и то же расстояние может оформляться актом замера или актом взвешивания суммарно на весь объем перевозок, выполненных автомобилем в течение смены.

Плата за перевозку определяется соглашением сторон договора (в том числе годовым договором) по тарифам или иным установленным способом. Все расчеты за перевозку производятся заказчиками автотранспорта, в качестве которых могут выступать как отправители, так и получатели. За указанными в законе изъятиями провозная плата должна быть внесена до сдачи груза к перевозке. В противном случае автотранспортные предприятия не принимают груз к перевозке (ст. 103 УАТ).

Сроки доставки грузов установлены только для перевозок в международном сообщении и исчисляются с 24 ч дня приема грузов и оплаты по срочным заказам - с момента приема груза и оплаты стоимости перевозки.

Перевозка грузов должна осуществляться по кратчайшему расстоянию, открытому для движения автомобильным транспортом, за исключением случаев, когда по дорожным условиям более рациональна перевозка с увеличением пробега.

Выдача груза производится на складе получателя или в ином указанном в заказе на перевозку месте. Обязанность получателя востребовать доставленный в его адрес груз основана на законе.

# 3. Проблемы ответственности по перевозке грузов

## 3.1. Условия ответственности

Имущественная ответственность участников обязательства по перевозке грузов строится на общих принципах ответственности в гражданском праве (гл. 25 ГК). В ст. 793 ГК предусмотрено, что в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Вместе с тем ответственность в обязательствах по перевозке имеет и значительную специфику, отличающую ее от обычной ответственности за нарушение обязательств. Прежде всего, она относится к случаям ограниченной ответственности, сужающей право на полное возмещение убытков по сравнению с общим порядком. Ограничения могут распространяться на упущенную выгоду и даже на часть реального ущерба. Кроме того, такая ответственность в значительной мере является односторонне-нормативной: соглашения перевозчиков с грузовладельцами (отправителями и получателями) об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда такие соглашения допускаются транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 793 ГК). Следовательно, по соглашению сторон уровень ответственности перевозчика, а также иных субъектов грузоперевозочного обязательства может быть повышен. В транспортных уставах и кодексах принципы ответственности были сформулированы более жестко: недействительными признавались всякие соглашения перевозчиков с клиентурой, которые изменяли (понижали или повышали) или вообще устраняли ответственность какой-либо стороны обязательства (ст. 179 УВВТ, ст. 126 УАТ). Таким образом, ответственности за нарушение обязательств по перевозке ныне свойственны: а) ограничение права на взыскание части убытков; б) запрет на уменьшение или Устранение нормативной ответственности перевозчика; в) возможность определения ее размера и пределов по соглашению сторон в установленных случаях[[9]](#footnote-9).

Особенностью ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов является также то, что она может наступать не только за нарушение уже заключенного договора перевозки, но и за несовершение действий, связанных с организацией перевозок. Такова ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за их неиспользование (ст. 794 ГК). Она может вытекать как из договорного основания (принятой заявки, договора об организации перевозок, чартера), так и из иных оснований, предшествующих договору перевозки (административный акт при поставках по государственному контракту). По своей природе такая ответственность является гражданско-правовой. Ее отличает формальный характер: п. 2 ст. 794 устанавливает примерный перечень обстоятельств, при наступлении которых перевозчик или отправитель освобождаются от ответственности за неподачу транспортных средств и их неиспользование (непредъявление груза к перевозке). К их числу относятся: а) непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (заносы, наводнения, пожары) и военные действия; б) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, которые установлены в порядке, предусмотренном транспортным уставом и кодексом; в) иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами (прекращение производства на срок не менее трех суток, задержка отправителем судов под разгрузкой и другие специфические для отдельных видов транспорта случаи).

Общим условием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или порчу груза является вина, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности коммерческих организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность (ст. 401 ГК) и отвечающих на началах риска. Перевозчик же несет ответственность за несобранность груза после принятия его к перевозке и до выдачи получателю (иному управомоченному лицу), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (ст. 796 ГК). Таким образом, именно перевозчик должен доказать свою невиновность путем ссылки на одно из названных обстоятельств, чтобы освободиться от ответственности.

## 3.2. Виды имущественной ответственности

Одним из признаков ответственности в обязательствах по перевозке грузов является ее ограниченный характер. Во многих случаях ответственность исчерпывается уплатой неустойки (штрафа). Убытки же подлежат взысканию в случаях и пределах, установленных ГК, транспортными уставами и кодексами, а иногда - соглашением сторон (например, в силу п. 1 ст. 794 ГК).

Объем и характер ответственности зависят от содержания нарушенной обязанности. Ответственность за неподачу транспортных средств или за их неиспользование как в новых уставах и кодексах, так и в актах Союза ССР исторически рассматривается как ответственность за невыполнение заявки (плана перевозок) и имеет характер исключительной неустойки (ст. 105 ТУЖД, ст. 180 УВВТ, ст. 127 УАТ и др.). Санкции, предусмотренные в них, взыскиваются либо в твердо установленном размере за учетную единицу, либо в процентном отношении к провозной плате. В настоящее время в соответствии со ст. 794 ГК размер этой неустойки может быть определен по соглашению сторон при условии соблюдения запрета на снижение или устранение ответственности перевозчика. Кроме того, в транспортных законах, кодексах и уставах могут быть установлены дополнительные виды штрафов, связанных с организацией перевозочного процесса, применяемых к отправителям и получателям. Так, на железнодорожном транспорте ст. 113 - 117, ст. 120 - 123 ТУЖД, ст. 21 Закона РФ "О федеральном железнодорожном транспорте", помимо штрафов за невыполнение плана перевозок, упоминают штрафы за: а) использование без разрешения вагонов и контейнеров; б) задержку (простой) вагонов и контейнеров под погрузкой, выгрузкой или перегрузкой; в) нарушение нормативных требований по поставке продукции на экспорт, повлекшее задержку вагонов и контейнеров; г) перегруз вагонов, контейнеров сверх грузоподъемности; д) неочистку подвижного состава после выгрузки; е) повреждение или утрату подвижного состава; ж) неправильное указание в накладной наименования и свойств груза, а также за предъявление груза, запрещенного к перевозке. Причем в ряде случаев неустойка носит кумулятивный по отношению к убыткам характер (например, ст 113 ТУЖД), а сами штрафы на железнодорожном транспорте, в отличие от других видов транспорта, взыскиваются сторонами в безакцептном порядке (ст. 124 ТУЖД).

Ответственность перевозчика за несохранность перевозимого груза ограничивается частью реального ущерба, причиненного грузовладельцу. Эта часть ущерба может возмещаться перевозчиком трояко: а) в случае утраты или недостачи груза - в размере стоимости утраченного или недостающего груза; б) в случае повреждения (порчи) груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости; в) в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза (п. 2 ст. 796 ГК). Для определения стоимости груза применяется несколько способов. Доказательством стоимости груза прежде всего, является его цена, указанная в счете продавца или в договоре. В Законе РФ "О федеральном железнодорожном транспорте" указано, что цена, указанная в счете или договоре, определяется с учетом налога на добавленную стоимость и инфляции (п. 3 ст. 20). При отсутствии счета или договорной цены применяется общее правило: стоимость груза исчисляется исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, например на бирже (п. 3 ст. 424 Закона, ст. 110 ТУЖД, ст. 169 КТМ). На морском транспорте в случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату и повреждение груза не может превышать определенной в законе твердой ставки за каждое место груза (либо за 1 кг груза) . Однако морской перевозчик теряет право на ограничение ответственности, когда доказана его вина в форме умысла или грубой неосторожности. Клиент может выбрать, на какой момент исчислять цену: на дату предъявления иска или вынесения решения судом. Кроме того, наряду с возмещением ущерба, вызванного несобранностью груза, перевозчик возмещает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку груза, если она не входит в стоимость груза.

От имущественной ответственности за нарушение обязательств по перевозке необходимо отличать заранее установленное распределение риска убытков, которые могут возникнуть при транспортировке груза. К числу таких случаев относится специальное понятие в морской перевозке - авария. Под аварией в морском праве понимаются убытки, возникшие в результате наступления тех или иных обстоятельств в процессе перевозки. В зависимости от причин этих убытков различаются общая и частная аварии (гл. XVI КТМ).

Общая авария характеризуется прежде всего, тем, что убытки причиняются намеренными и разумными действиями в интересах всех участников перевозки (отсюда и ее название, ст. 284 КТМ). Эти убытки могут выражаться: а) в уничтожении части груза или судового имущества (например, в целях спасания на море груз выбрасывается за борт); б) в каких-либо расходах (например, расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища из-за несчастного случая); в) в иных пожертвованиях (например, в целях снятия с мели судна, находящегося в опасном положении, менее ценная часть груза выбрасывается за борт) и т. д. Перечень убытков (расходов), которые считаются общей аварией, является примерным (ст. 286,287 КТМ), а нормы, регламентирующие ее последствия, - диспозитивными (ст. 285 КТМ). Убытки признаются общей аварией лишь при условии, что соответствующие расходы или пожертвования носят чрезвычайный характер и понесены вследствие намеренных и разумных действий в целях спасания судна, груза и фрахта от общей для них опасности. При отсутствии хотя бы одного из перечисленных условий авария признается частной. Если, например, при перевозке уничтожается заболевшее животное, это будет частная авария, так как опасность грозила только грузу, но не судну. Перерасход топлива для преодоления встречного штормового ветра, предпринятый для скорейшего достижения порта, также не составит общей аварии, поскольку эти расходы не являются чрезвычайными, а связаны с обычными опасностями на море. Такие расходы предусматриваются правилами эксплуатации судов в качества штормового запаса топлива. Перечень убытков, не являющихся общей аварией, дан в ст. 297 КТМ.

## 3.3. Претензии и иски по перевозкам грузов

Специфика рассмотрения споров по грузовой перевозке заключается в наличии особого претензионного порядка. До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном транспортным уставом или кодексом (ст. 797 ГК). Претензия - это обращенное к перевозчику письменное требование об уплате штрафа или о возмещении убытков в связи с ненадлежащим исполнением обязательства по перевозке. Лишь при отклонении претензии (полностью или частично) либо при неполучении в течение установленного срока ответа на нее можно предъявить иск. Если претензия не была заявлена, истец лишается права на иск.

Право на предъявление претензии принадлежит: а) отправителю - при невыполнении перевозчиком обязанности подать транспортные средства; б) отправителю и получателю - при полной утрате груза в зависимости от того, кто из них предъявил документы на груз (грузовую квитанцию, коносамент); в) получателю - при недостаче, порче или повреждении груза, а также в случае просрочки в его доставке против накладной или коносамента; г) отправителю или получателю - при переборе грузовых платежей в зависимости от того, кто из них представит накладную (коносамент).

Передача другим лицам права на предъявление претензии, в принципе, не допускается, кроме случаев передачи такого права отправителем получателю и наоборот, а также любым из них экспедитору или страховщику.

Претензия с приложением необходимых документов должна быть заявлена в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. При частичном или полном отказе перевозчика от удовлетворения претензии или при неполучении от него ответа в тридцатидневный (на воздушном транспорте - 45-дневный) срок грузоотправитель или грузополучатель может предъявить перевозчику иск. Срок исковой давности в любых отношениях по перевозке грузов составляет один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

# Заключение

Договор перевозки грузов - один из хозяйственных важнейших договоров, благодаря которому осуществляется связь между промышленностью и сельским хозяйством, промышленностью и торговлей.
Сторонами по договору перевозки груза являются транспортные организации - перевозчик и грузоотправитель. Договор перевозки грузов государственных и общественных организаций заключается на основании плана, обязательного для обеих сторон. Таким образом, договор перевозки грузов плановый. И перевозчик, и грузоотправитель имеют права и несут ответственность, следовательно, договор перевозки двусторонний, Договор перевозки грузов - реальный, так как он считается заключенным с момента сдачи груза транспортной организации и отметки на перевозочном документе, сделанной перевозчиком.

На данном этапе договорные обязательства регулируются как Гражданским кодексом, так и иными нормативными актами. Но вся проблема заключается в несовершенстве нашей законодательной базы. Не секрет, что порой договорные обязательства просто не выполняются в силу тех или иных причин. В таких случаях, хотя на бумаге и предусмотрена ответственность, она не наступает, т.к. нет строгого соблюдения закона.

Прежде, чем говорить о договоре перевозки, необходимо отрегулировать закон в той его части, которая касается именно наказания за неисполнение обязательств по договору. Договор перевозки грузов призван обеспечить строго регламентированные правила перевозки грузов, в связи с
этим требуется его неукоснительное выполнение. Грузоотправитель и грузополучатель должны со всей ответственность подходить к выполнению обязательств по перевозке.

# Список литературы

1. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 // Российская газета. №237. 1993. 25 декабря.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (Часть вторая) От 26.01.1996. № 14-ФЗ // Собрание Законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
3. ФЗ "О федеральном железнодорожном транспорте" от 25 августа 1995 г. // Собрание законодательства РФ. 1995. №5. Ст. 3505.
4. Постановление Правительства РФ от 6 марта 1993 г. № 207 "Об утверждении порядка организации поставки и перевозки продукции (товаров) для обеспечения народного хозяйства и населения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей" с по­следующими изменениями // Собрание актов РФ. 1993. № 11. Ст. 941.
5. Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, утв. Приказом МПС РФ от 10 сентября 1998 г. *№* ЦМ-593 // БНА. 1998. № 29.
6. Правила о системе и общих требованиях обслуживания грузоотправителей и грузополучателей железными дорогами, утв. Приказом МПС РФ от 16 ноября 1995 г. № ЦЭУ-348.
7. Витрянский В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. № 1.
8. Витрянский В. Участники договорных отношений, связанных с перевозками // Хозяйство и право. 2001. № 2.
9. Витрянсикй В. Ответственность по договору перевозки груза // Хозяйство и право. 2001. № 5.
10. Гражданское право. Т. 2. / Под ред. Е.А. Суханова. – М., 2004.
11. Гражданское право: Учебник. Ч. 2 / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М., 2004.
12. Комментарий части второй Гражданского кодекса РФ для предпринимателей. – М., 1996.
13. Комментарий к ГК РФ, части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова. – М., 1996.
14. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961.
15. Тарасов М. А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону, 1965.
1. Централизованное планирование перевозок сохраняется в особых случаях (пере­возки для внешней торговли, перевозки для нужд Крайнего Севера и пр.). См., напр.: по­становление Правительства РФ от б марта 1993 г. № 207 "Об утверждении порядка организации поставки и перевозки продукции (товаров) для обеспечения народного хо­зяйства и населения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей" с по­следующими изменениями // Собрание актов РФ. 1993. № 11. Ст. 941. [↑](#footnote-ref-1)
2. Тарасов М. А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону, 1965. С. 123. [↑](#footnote-ref-2)
3. Витрянский В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. № 1. С. 36 – 54. [↑](#footnote-ref-3)
4. Витрянский В. Участники договорных отношений, связанных с перевозками // Хозяйство и право. 2001. № 2. С. 26 – 48. [↑](#footnote-ref-4)
5. См., напр.: Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транс­портом, утв. Приказом МПС РФ от 10 сентября 1998 г. *№* ЦМ-593 // БНА. 1998. № 29. [↑](#footnote-ref-5)
6. Гражданское право. Т. 2. / Под ред. Е.А. Суханова. – М., 2004. С. 214. [↑](#footnote-ref-6)
7. Гражданское право: Учебник. Ч. 2 / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М., 2004. С. 245. [↑](#footnote-ref-7)
8. Комментарий части второй Гражданского кодекса РФ для предпринимателей. – М., 1996. С. 55. [↑](#footnote-ref-8)
9. Витрянсикй В. Ответственность по договору перевозки груза // Хозяйство и право. 2001. № 5. С. 36 – 54. [↑](#footnote-ref-9)