# СОДЕРЖАНИЕ

# Введение

# Глава 1. Правовое регулирование транспортных обязательств

§1. Понятие транспортного обязательства, виды транспорта

§2. Система правового регулирования договора перевозки

Глава 2. Обязательства по перевозке грузов

§1. Заключение договора грузовой перевозки

§2. Договоры перевозки грузов различными видами транспорта

§3. Договор буксировки

§4. Договор перевозки пассажиров и багажа

Глава 3. Ответственность за нарушение транспортных обязательств

§1. Условия и виды имущественной ответственности

§2. Претензии и иски по перевозкам грузов

Глава 4. Договор транспортной экспедиции

§1. Понятие и элементы договора экспедиции

§2. Имущественная ответственность

Заключение

Список литературы

# ВВЕДЕНИЕ

Круг общественных отношений, регулируемых гражданским правом необычайно обширен. Граждане в своей повседневной жизни, пользуясь услугами различных организаций, вступают в общественные отношения, регулируемые гражданским правом. Например, отправляясь на работу на общественном транспорте, гражданин вступает с соответствующей транспортной организацией в отношение, которое регулируется нормами гражданского права. Транспорт образует самостоятельную сферу экономической деятельности, живущую по особым правилам. Роль транспорта заключается в оказании специфических услуг, направленных на перемещение груза или человека в пространстве.

Регулирование отношений, связанных с перемещением грузов за последние годы существенно изменилось, что обусловлено переходом централизованно регулируемой экономики к рыночной. Для Российской Федерации с ее обширной территорией и развитой транспортной сетью правовое регулирование договорных обязательств, применяемых в области транспортной деятельности, имеет особое значение в современных рыночных условиях.

Отражением этого являются постоянно развивающееся транспортное законодательство и большое число вопросов, возникающих между транспортными организациями и их клиентурой, связанных с исполнением договоров перевозки.

Цель работы состоит в том, чтобы, опираясь на действующее законодательство изучить вопросы транспортных обязательств.

Названная цель предопределила постановку и решение следующих задач: изучить источник правового регулирования транспортных обязательств; рассмотреть обязательства по перевозке грузов, выделить порядок предъявления претензий и исков по перевозкам, раскрыть договор о транспортной экспедиции.

# ГЛАВА 1. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

**§1. Понятие транспортного обязательства, виды транспорта**

Транспортными обязательствами называются обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также иные обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом. 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 организации1.

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.

Транспорт — одна из самых высокомонополизированных отраслей человеческой деятельности, а отдельные его виды вообще обладают естественной монополией (железнодорожный транспорт).

В современном обществе существуют несколько вполне самостоятельных видов транспорта. Воздушное или морское судно, железнодорожный состав речной и морской транспорт, а также автомобильный.

Обязательство перевозки можно назвать ядром транспортных обязательств. В главе 40 Гражданского кодекс Российской Федерации помимо общей конституции договора перевозки как родового понятия, применительно ко всем самостоятельным видам транспорта (железнодорожному, морскому, внутреннему водному, автомобильному и воздушному) предусмотрены отдельные разновидности договора перевозки – договор перевозки груза, договор перевозки пассажира и багажа, договор фрахтования. Каким бы ни был вид транспорта и разновидность самой перевозки, она всегда осуществляется на основании договора перевозки (пункт 1 статья 784 Гражданского Кодекса Российской Федерации).

Как уже было замечено в транспортную систему России входят железнодорожный, речной (внутренний водный), морской, автомобильный и воздушный транспорт. Выделяется также особая разновидность транспорта — трубопроводный, осуществляющий доставку газа и нефти. Природа обязательства, возникающего при перемещении товаров по трубопроводу, имеет смешанный характер: здесь соединяются элементы обязательств по передаче имущества (газа, нефти) и по оказанию услуг (транспортировке, хранению). К трубопроводному транспорту применяется особое законодательство, включая правила об энергоснабжении. Так, статья 548 пункт 2 Гражданского кодекса Российской Федерации гласит: «К отношениям, связанным со снабжением через присоединённую сеть газом, нефтью и нефтепродуктами, водой и другими товарами, правила о договоре энергоснабжения (статьи 539-547 Гражданского кодекса Российской Федерации) применяются, если иное не установлено законом, иными правовыми актами или не вытекает из существа обязательства».

**§ 2. Система правового регулирования договора перевозки**

Развитие транспортного законодательства прошло три основных этапа: административно-правовой, планово-договорный и продолжающийся ныне договорно-правовой. Административно-правовой охватывает период до принятия Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961года. 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 года 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 перестаёт быть звеном первой величины, поскольку приоритетное значение приобретает договорное право.

В Гражданский кодекс Российской Федерации (глава 40) включены лишь основные, принципиальные положения, регулирующие договор перевозки, которые представляют собой правила, применимые в равной степени к отношениям, связанным с перевозкой грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта. Данные правила подлежат применению ко всем видам перевозок. Согласно статье 784 Гражданского Кодекса Российской Федерации перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора о перевозке. Пункт 2 этой же статьи гласит: «Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами». Таким образом, регулирование основной части транспортных отношений должно осуществляться на уровне специальных федеральных законов. В настоящее время к числу основных актов транспортного законодательства относятся:

Гражданский кодекс Российской Федерации от 21 октября 1994 года (в редакции от 23 июля 2008 года № 160-ФЗ);

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 года № 18-ФЗ (с изменениями от 18 ноября 2007);

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ (в редакции от 18июля 2009);

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 года № 24-ФЗ (в редакции от 08 апреля 2009);

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ (в редакции от 30 декабря 2008);

Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 08 ноября 2007 года № 259-ФЗ.

Кроме кодексов, уставов большое значение имеют правила, издаваемые Правительством России, а также соответствующими транспортными ведомствами (Министерством транспорта, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, Федеральной аэронавигационной службой, Федеральными агентствами воздушного, дорожного, железнодорожного, морского и речного транспорта). В них закреплены не только правовые нормы, но и технические нормативы деятельности транспорта.

Действующие в Российской Федерации вышеотмеченные транспортные уставы, кодексы и правила отражают выработанный в течение многолетнего развития механизм правового регулирования транспортных операций, его особенности на отдельных видах транспорта и учитывают зарубежный и международный опыт в этой области, особенно при морских и воздушных перевозках.

С учетом активного вовлечения России в мировое экономическое сообщество все более часто применяются международные транспортные соглашения и конвенции.

**ГЛАВА 2. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ**

**§1. Заключение договора грузовой перевозки**

Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется, в силу пункта 1 статьи 784 Гражданского кодекса Российской Федерации на основании договора перевозки. Общие условия перевозки отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются их соглашением, если транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное (пункт 2 статья 784 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Заключение договора перевозки груза требует наличия организационных предпосылок. Они воплощаются во встречных действиях сторон обязательства перевозки: перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку срок, установленный принятой заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза, а грузоотправитель — предъявить груз к перевозке или отказаться от поданных транспортных средств, если они не пригодны для перевозки соответствующего груза (статья 791 Гражданского кодекса российской Федерации).

Правовые формы предпосылки заключения договора грузовой перевозки: 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.

Если рассматривать систему заявок (заказов) грузоотправители представляют перевозчику сведения о своих потребностях в осуществлении перевозок. Например, 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. При перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении заявки представляются организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный транспорт (статья 11 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации).

Договор об организации перевозок заключается в порядке, установленном Гражданским кодексом Российской Федерации. Перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объёме. В договоре об организации перевозки грузов определятся объёмы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчётов, а также иные условия организации перевозки3.

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 – уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

Договор перевозки груза реальный, возмездный, двусторонне-обязывающий. Стороны договора – отправитель груза и перевозчик. Предмет договора – деятельность перевозчика по доставке груза управомоченному на его получение лицу.

Формы транспортной накладной для отдельных видов перевозки определяются соответствующими уставами и кодексами или в установленном или порядке. Как правило, транспортная накладная не является письменной формой договора, она лишь удостоверяет его заключение.

Размер провозной платы в обычном договоре перевозки, по общему правилу, устанавливается соглашением сторон, а провозная плата за перевозку транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

Ответственность за неисполнение и ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке устанавливается законодательством, а также договором перевозки. Если ответственность перевозчика установлена законодательством, соглашения о её ограничении и устранении, в основном, ничтожны.

Основанием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или порчу груза является наличие его вины в нарушении договора перевозки. Вина перевозчика предполагается, если он не докажет обратное.

Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза или багажа органичен размером причинённого отправителю или пассажиру реального ущерба, однако помимо этого перевозчик обязан возвратить провозную плату, если она не входит в стоимость груза4.

**§2. Договоры перевозки грузов различными видами транспорта**

**Договор железнодорожной перевозки грузов** занимает в системе договоров перевозки особое положение, поскольку именно данный вид транспорта обеспечивает наибольший объем грузоперевозок, многопрофильность сферы услуг и их конкурентоспособность в рамках товарного рынка. Содержание договора железнодорожной перевозки грузов обусловлено комплексом прав и обязанностей перевозчика и грузоотправителя (грузополучателя). Эти права и обязанности в значительной мере предопределены транспортным законодательством: Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации, Правилами перевозок грузов, а также соглашением сторон в договоре перевозки.

По договору железнодорожной перевозки грузы могут перевозиться как в местном, так и в прямом сообщении. Перевозка в местном сообщении осуществляется в пределах одной железной дороги, а в прямом сообщении – с участием двух и более железных дорог, входящих в единую сеть железных дорог Российской Федерации и открытых для общего пользования.

Согласно Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (статья 10): «Грузоотправители, грузополучатели при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать с перевозчиками долгосрочные договоры об организации перевозок. Договор об организации перевозок заключается в письменной форме.

В договорах об организации перевозок определяются предполагаемые объём перевозок грузов, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также иные условия организации перевозок.

В соответствии с указанными договорами перевозчики обязуются в установленные сроки принимать грузы в согласованном объёме, грузоотправители обязуются предъявлять их для перевозок.

Перевозки грузов, предусмотренных указанными договорами, осуществляются на основании принятых заявок на их перевозки». Сама форма заявки на перевозку грузов, правила и порядок ее оформления и представления, форма учетной карточки для учета выполнения заявки, порядок ее ведения и оформления устанавливаются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

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 скорость (статья 14 Устава железнодорожного транспорта). Грузоотправитель выбирает одну из этих категорий скорости перевозок грузов и указывает ее в транспортной железнодорожной накладной. Перечень грузов (за исключением воинских грузов), требующих обязательного сопровождения и охраны в пути следования, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области внутренних дел. Охрана таких грузов обеспечивается грузоотправителем, грузополучателем или уполномоченными ими лицами по договору (статья 17 Устава железнодорожного транспорта). Грузоотправители(отправители),грузополучатели (получатели), перевозчики,владельцы инфраструктурнесут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с произошедшими по их вине аварийными ситуациями,включая перевозку грузов, грузобагажа с соблюдением особых условий перевозки,загрязнение окружающей среды, перерывы в движении поездов,в том числе возмещают в соответствии с законодательством Российской Федерации расходы на ликвидацию таких ситуаций (статья 19 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации). О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку перевозчик уведомляет грузоотправителей не позднее, чем за два часа до такой подачи. Пригодность вагонов для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем или железной дорогой в зависимости от того, чьими средствами производится погрузка.

При предъявлении груза к перевозке отправитель обязан представить на каждую отправку груза составленную им транспортную железнодорожную накладную. Выданная на основе накладной грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждает заключение договора перевозки груза.

Обязанностью грузоотправителя является точное и полное указание в накладной всех необходимых сведений о сдаваемом грузе, его особых свойствах. Железная дорога, в свою очередь, имеет право на выборочную проверку сведений, внесенных отправителем в накладную.

Некоторые обязанности железной дороги, обусловленные выполнением договора перевозки грузов, возникают как в процессе самой перевозки, так и на завершающем ее этапе. Так, железная дорога по заявлению грузоотправителя или грузополучателя обязана произвести переадресовку перевозимого груза с изменением грузополучателя или станции назначения.

Грузы считаются доставленными в срок, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной и квитанции о приеме грузов срока доставки перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей не общего пользования для грузополучателей.

Обязанностью железной дороги является и уведомление грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Обязанностью грузополучателя является окончательный расчет с перевозчиком за оказанные ему транспортные услуги.

**Договор перевозки грузов по внутренним водным путям** характеризуется теми же общими признаками, которые присущи договору перевозки на других видах транспорта. Содержание договора, права и обязанности сторон регламентированы Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Статья 67 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации гласит: «В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или управомоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

Формы и порядок заполнения транспортных документов, являющихся обязательными для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, связанных с перевозками грузов на внутреннем водном транспорте, устанавливаются правилами перевозок грузов.

Договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза всего судна или части его (договор фрахтования). В этом случае фрахтователь имеет права и несёт обязанности, предусмотренные настоящим Кодексом для грузоотправителей».

Накладная сопровождает груз на всем пути следования, и пароходство обязано выдать ее вместе с грузом получателю в порту (пристани) назначения. На основании накладной порт или пристань отправления составляют дорожную ведомость, которая следует вместе с грузом и после выдачи груза в пункте назначения остается у пароходства.

В накладной отправителем груза должны быть указаны:

наименование, адреса и расчетные счета отправителя и получателя;

наименование и вес груза;

указание скорости, с которой должен перевозиться груз.

Перевозчик без участия отправителя вносит в накладную сведения:

о платежах, внесенных отправителем при отправлении груза, и о платежах, подлежащих взысканию с получателя;

о предусмотренных пунктах перевалки, переадресовки, о состоянии тары и упаковки, если она вызывает замечания.

При заключении договора перевозки сторонами фиксируются сведения об объявлении ценности груза, сдаваемого к перевозке. Объявление ценности является обязательным при сдаче к перевозке драгоценных металлов, изделий из них, антикварных вещей, предметов искусства и некоторых других. Не допускается объявление ценности навалочных, насыпных, наливных и других массовых грузов, перевозимых при проводнике, а также сданных с пломбами отправителя.

**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).

Определение и виды договора морской перевозки груза

1. По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее - получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).
2. Договор морской перевозки груза может быть заключён:

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

б) без такого условия.

1. Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор.
2. Фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза, указанный в подпункте 1 пункта 2 настоящей статьи.
3. Отправителем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза, указанный в подпункте 2 пункта 2 настоящей статьи, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени5.

Чартер применяется при перевозках значительных партий или массовых грузов, а коносамент — при небольших по объёму 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. [5 Статья 115 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года №81-ФЗ (в редакции от от 30.12.2008 N 322-ФЗ)]

Форма договора морской перевозки груза

1. Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

2. Наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами (статья 117 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации).

Провозная плата (фрахт) определяются по соглашению сторон договора морской перевозки, а при отсутствии такового — по ставкам, применяемым в месте и во время погрузки. В тех случаях, когда допускается перевод платежей на получателя (статья 163 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации), груз выдается последнему при условии представления им документа о перечислении соответствующих сумм.

Сроки доставки грузов устанавливаются по соглашению сторон. 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 (статья 159 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации6.

**Договор автомобильной перевозки грузов**, обладая общими признаками договора перевозки, закреплёнными в Гражданском Кодексе Российской Федерации, Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, правилах перевозок грузов автомобильным транспортом, имеет ряд характерных особенностей. Во-первых, на автомобильном транспорте, в отличие от других видов транспорта, не грузоотправитель доставляет груз в пункт погрузки, а само автотранспортное предприятие передает свои машины под погрузку грузоотправителю. Это означает, что транспортный процесс начинается не с момента принятия конкретного груза к перевозке, а гораздо раньше, и не на транспортном предприятии, а на территории грузоотправителя. Во-вторых, спецификой договора перевозки груза автомобильным транспортом является то, что при перевозке груза с оплатой работы автомобиля по повременному тарифу письменной формой договора является путевой лист, в котором фиксируется пробег и время нахождения автомобиля в распоряжении клиента. Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации (пункт 1 статья 6 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта).

На автомобильном транспорте перевозки пассажиров и багажа подразделяются:

1) регулярные перевозки;

2) перевозки по заказам;

3) перевозки легковыми такси (статья 5 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта).

Перевозки автомобильным транспортом принято также разделять на сообщения:

1. Перевозки пассажиров и багажа, грузов осуществляются в городском, пригородном, междугородном, международном сообщении.

2. Перевозки в городском сообщении осуществляются в границах населенных пунктов.

3. Перевозки в пригородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов.

4. Перевозки в междугородном сообщении осуществляются между населёнными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов.

5. Перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации (статья 4 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта).

Плата за перевозку определяется соглашением сторон договора. 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. В этих случаях автотранспортное предприятие должно поставить в известность заказчика об увеличении расстояния перевозки. Выдача груза производится на складе получателя или в ином указанном в заказе на перевозку месте. Имущественная ответственность в обязательствах по перевозке.

**Договор воздушной перевозки грузов.** Воздушный кодекс разграничивает внутреннюю воздушную перевозку, когда все пункты посадок расположены на территории России, международную воздушную перевозку, при которой хотя бы один из пунктов посадки находится на территории другого государства и коммерческая воздушная перевозка - воздушная перевозка, предоставляемая за плату (статья 101 Воздушного кодекса Российской Федерации).

В законодательстве о воздушной перевозке выделяются фигуры авиационных предприятий, эксплуатантов и перевозчиков. Авиационное предприятие — юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ. Эксплуатант — гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта. (пункт 1,3 статья 61Воздушного кодекса Российской Федерации). Наконец, перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации (статья 100 Воздушного кодекса Российской Федерации).

Содержание договора перевозки грузов предопределено его классическим понятием, закрепленным в статье 785 Гражданского Кодекса Российской Федерации и статье 103 Воздушного кодекса Российской Федерации. Основные права и обязанности перевозчика и грузоотправителя примерно аналогичны правам и обязанностям сторон договора перевозки на других видах транспорта. Однако Воздушный кодекс Российской Федерации содержит некоторые положения, свидетельствующие о чрезмерной регламентации договорных отношений, связанных с перевозками грузов. Так, допускается по инициативе перевозчика и в одностороннем порядке расторжение договора перевозки грузов (пункт 1 статья 107 Воздушного кодекса Российской Федерации). Основаниями для этого являются:

- нарушение грузовладельцем, грузоотправителем таможенных, санитарных и иных правил, установленных законодательством;

- если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц;

- отказ грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним авиационными правилами;

- наличие в грузе запрещённых к воздушной перевозке предметов и веществ.

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза (статья 109 Воздушного кодекса Российской Федерации).

На воздушном транспорте наряду с обычным договором перевозки грузов достаточно широко применяется договор воздушного чартера (статья 104 Воздушного кодекса Российской Федерации). По договору воздушного чартера одна сторона - фрахтовщик обязуется предоставить другой стороне - фрахтователю всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки грузов.

Воздушный чартер - договор возмездный и, как правило, консенсуальный, поскольку стороны обычно заблаговременно заключают соглашение о предстоящих перевозках.

**§3. Договор буксировки**

В соответствии с договором буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект (далее - буксируемый объект) в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить её (пункт 1 статья 88 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации).

Договор буксировки консенсуальный, возмездный, двусторонне-обязывающий. Сторонами в договоре буксировки являются: владелец буксирующего судна (буксировщик) и владелец буксируемого судна, плота или иного плавающего объекта (клиент). Участником отношений, возникающих в связи с заключением договора буксировки, является и получатель, управомоченный на прием плавучего объекта в порту назначения.

Предмет договора буксировки и договора перевозки грузов (услуги по перемещению какого-либо имущества), предмет этих договоров различен, поскольку перемещение в договоре буксировки осуществляется лишь применительно к плавучему объекту. Способ перемещения в договоре буксировки также специфичен - тяга или толкание, что сближает его с подрядными договорами, обязательствами по выполнению работ, хотя и не делает их разновидностью.

Основная обязанность буксировщика состоит в буксировке плавучего объекта, основная обязанность отправителя – предъявление объекта для буксировки и её оплата.

Заключение договора буксировки подтверждается накладной, дорожной ведомостью и квитанцией.

Распределение обязанностей по управлению буксировкой предопределяет и ответственность сторон за ущерб, причинённый клиенту и буксировщику. В случае, когда буксировкой управляет капитан буксирующего судна, ответственность за ущерб, причинённый буксируемому объекту или находящемуся на нем имуществу, несет буксировщик, если не докажет своей невиновности. За ущерб, причинённый буксирующему судну, когда буксировкой управляет капитан буксируемого объекта, отвечает клиент (владелец буксируемого объекта), поскольку не будет доказано отсутствие его вины. Иной порядок ответственности в обоих случаях может быть установлен соглашением сторон.

**§4. Договор перевозки пассажиров и багажа**

Договор перевозки пассажира — двусторонне-обязывающий, возмездный и консенсуальный, что отличает его от договора перевозки груза. Договор перевозки багажа реальный, возмездный, двусторонне-обязывающий. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и плату за его провоз. Стороны этих договоров – пассажир и перевозчик.

Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией. Форма билета устанавливается в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. На отдельных видах городского транспорта (например, метро) договор может заключаться конклюдентными действиями пассажира без выдачи билета (при проходе через турникеты метро и осуществлении платежа магнитной картой или жетоном). На всех видах транспорта (за исключением воздушного и железнодорожного в поездах дальнего следования) проездные билеты являются предъявительскими документами: транспортная организация обязана исполнить договор перевозки в отношении любого пассажира, предъявившего билет или его аналог при посадке. Однако после начала перевозки передача проездного билета не допускается. Утраченный билет не восстанавливается, а внесённая по нему плата за проезд не возвращается. Билет и багажная квитанция не являются письменной формой договоров перевозки соответственно пассажира и багажа, их назначение состоит в удостоверении факта заключения этих договоров.

За перевозку пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Тарифы зависят от вида перевозки, её расстояния, рода (типа) перевозочных средств и категории (класса) занимаемого в них места. Существуют общие и льготные тарифы для некоторых пассажиров. В установленных законом случаях пассажир вообще может быть освобождён от внесения провозной платы (пенсионеры в городском транспорте и др.). Понесённые в связи с этим расходы возмещаются транспортной организации за счет средств соответствующего бюджета.

За задержку отправления пассажира или опоздание доставки его в пункт назначения ответственность перевозчика выражается в обязанности уплатить неустойку в форме штрафа.

Законодательство устанавливает ряд обстоятельств, при наличии которых перевозчик освобождается от ответственности за просрочку доставки пассажира к месту назначения. Такая ситуация возникает, если просрочка имела место:

вследствие непреодолимой силы;

из-за устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни или здоровью пассажира;

из-за иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Бремя доказывания наличия таких обстоятельств и их причинной связи с задержкой или опозданием лежит на перевозчике. Если задержка отправления повлекла отказ пассажира от перевозки, ему независимо от взыскания штрафа и наличия оснований ответственности перевозчика, должна быть возвращена провозная плата.

**ГЛАВА 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ**

**§1. Условия и виды имущественной ответственности.**

Основания ответственности участников за нарушение обязательства строится на общих принципах ответственности в гражданском праве, в частности статья 401 Гражданского Кодекса Российской Федерации гласит: «Лицо, не исполнившее обязательства либо исполнившее его ненадлежащим образом, несёт ответственность при наличии вины (умысла или неосторожности), кроме случаев, когда законом или договором предусмотрены иные основания ответственности». В статье 793 Гражданского кодекса Российской Федерации 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. Содержание статьи 796 Гражданского кодекса Российской Федерации возлагает бремя доказывания невиновности перевозчика на него самого, а также не предусматривает оснований, освобождающих его от имущественной ответственности. Правила о виновной ответственности по договорным транспортным обязательствам распространяются и на клиентуру перевозчика.

Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза или багажа органичен размером причинённого отправителю или пассажиру реального ущерба, однако помимо этого перевозчик обязан возвратить провозную плату, если она не входит в стоимость груза.

Ущерб, причинённый при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:

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

в случае повреждения (порчи) груза или багажа – в размере суммы, на которую понизилась стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа – в размере его стоимости;

в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности – в размере объявленной стоимости груза или багажа7.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счёта или указания цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Действующим законодательством предусмотрены также случаи, когда перевозчик может освободиться от ответственности за утрату, недостачу или порчу груза путем простой ссылки на одно из установленных законом обстоятельств, а бремя доказывания вины перевозчика прямо возложено на грузовладельца

* К таким случаям, относятся:
* прибытие груза в исправном транспортном средстве с исправными запорно-пломбировочными устройствами отправителя или иными средствами фиксации сохранности груза, установленными им;
* прибытие груза в сопровождении представителя (охранника, экспедитора) отправителя или получателя;
* недостоверность, неточность или неполнота сведений, указанных в перевозочном документе;
* естественные причины связанные с перевозкой груза в открытом месте (например, в открытом составе);
* естественная убыль груза в пределах нормы.

Особый вид нарушения перевозчиком своих договорных обязанностей – просрочка в доставке груза. В этом случае перевозчик платит штраф, который в действующих транспортных уставах носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза. Эта ответственность также может быть изменена по соглашению сторон с соблюдением правил статья 793 Гражданского Кодекса Российской Федерации.

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 (глава XVI Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации).

Понятие общей аварии установлено в статье 140 Кодекса внутреннего вводного транспорта Российской Федерации, в так же в статье 284 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации. Общей аварией признаются убытки, понесённые вследствие намеренно и разумно произведённых чрезвычайных расходов или пожертвований в целях сохранения от общей опасности судна, груза и провозной платы. Все другие убытки, возникающие в процессе перевозки и не относящиеся в общей аварии, именуются частной аварией. Общая авария не влечет наступления ответственности участников договора перевозки. Понесённые убытки распределяются с учётом стоимости судна, груза и провозной платы8.

Расчёт по распределению общей аварии между участниками перевозки именуется диспашей, а привлекаемые для составления расчета специалисты – диспашерами.

**§ 2. Претензии и иски по перевозкам грузов**

Претензия – это обращенное к перевозчику письменное требование об уплате штрафа или о возмещении убытков в связи с ненадлежащим исполнением обязательства по перевозке. Иск – это требование, предъявляемое истцом в судебном или арбитражном порядке, и вытекающее из принадлежащего истцу права в силу договора или по иным основаниям, предусмотренным в законе. Иск — это средство защиты через суд (в том числе третейский суд и арбитражный суд) нарушенного или оспариваемого права или охраняемого законом интереса9.

Статья 797 Гражданского кодекса Российской Федерации предусматривает: «1. До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. 2. Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок. 3. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами».

Перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах её рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение тридцати дней со дня получения претензии (статья 124 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации).

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).

**ГЛАВА 4. ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ**

**§1. Понятие и элементы договора экспедиции**

1. По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счёт другой струны (клиента – грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определённых договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза (статья 801 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Договор транспортной экспедиции относится к категории договоров об оказании услуг, является консенсуальным, двусторонне-обязывающим и возмездным. Сторона договора являются экспедитор и клиент. Экспедитором может быть как самостоятельная коммерческая организация, так и сам перевозчик груза. Предмет договора транспортной экспедиции составляет оказание экспедитором клиенту особого орда услуг, необходимость которых вытекает непосредственно из процесса транспортировки груза.

Правила транспортно-экспедиционной деятельности указаны в статье 2 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»:

1. Правила транспортно-экспедиционной деятельности утверждаются Правительством Российской Федерации.

2. Правилами транспортно-экспедиционной деятельности определяются: перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции); требования к качеству экспедиционных услуг; порядок оказания экспедиционных услуг. Права и обязанности экспедитора и клиента предусмотрены в главе 2 выше указанного Федерального закона.

Форма договора транспортной экспедиции – простая письменная (статья 802 Гражданского кодекса Российской Федерации). Стандартный набор экспедиционных услуг может оказываться на основании договора присоединения (статья 428 Гражданского кодекса Российской Федерации). Клиент должен выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обязанностей (в частности, в том случае, когда экспедитор действует от имени клиента).

Срок действия договора определяется в зависимости от того, являются экспедиционные услуги разовыми либо осуществляются в течении длительного срока.

Цену договора транспортной экспедиции составляет вознаграждение экспедитора. Оно определяется по соглашению сторон. В ряде случаев могут использоваться установленные экспедитором тарифы и таксы, т. е. система ставок за выполнение тех или иных операций.

Содержание договора экспедиции образуют права и обязанности его сторон. Содержание и объём обязанностей экспедитора зависят от потребностей клиента.

**Обязанности экспедитора:**

1. Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции.

2. В случае, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном договором.

3. Экспедитор, оказывающий услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязан предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством Российской Федерации о защите прав потребителей.

4. При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

5. Экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

**Обязанности клиента:**

1. Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, и документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля.

2. Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента10.

Прекращение договора экспедиции осуществляется по общим правилам путём его надлежащего исполнения и в иных случаях, установленных законом. Особенностью данного договора, как и иных договоров о представительстве, является возможность одностороннего отказа от его исполнения. Статья 806 Гражданского кодекса Российской Федерации предусматривает односторонний отказ от исполнения договора транспортной экспедиции: «Любая из его сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок». Такой срок может быть установлен и в самом договоре экспедиции. При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

**§2. Имущественная ответственность.**

Стороны несут имущественную ответственность за неисполнение и/или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации и Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Ответственность в экспедиционном обязательстве, в принципе, является, полной как для клиента, так и для экспедитора. Общим основанием такой ответственности является не вина, а обычный предпринимательский риск (пункт 3 статья 401 Гражданского кодекса Российской Федерации). Экспедитор в данном случае освобождается от ответственности за неисполнение или ненадлежащее выполнение договора лишь в том случае, когда это произошло вследствие непреодолимой силы, т.е. чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельствах.

Если нарушение транспортно-экспедиционного обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Указанное правило действует при осуществлении как внутрироссийских перевозок, так и международных перевозок, с одним исключением: предел ответственности в международных перевозках, когда используются соответствующие экспедиторские документы, определяется не транспортным уставом или кодексом, а непосредственно Законом «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Несмотря на то, что и Гражданский кодекс Российской Федерации, и названный Закон при отсылке к транспортным уставам (кодексам) говорят исключительно о договоре перевозки, представляется, что правило, отсылающее к соответствующим транспортным уставам (кодексам), действует также и при нарушении перевозчиком договора об организации перевозок, который, как и договор перевозки груза, опосредует перевозочный процесс.

Экспедитор несет полную имущественную ответственность в соответствии с требованиями статьи 393 Гражданского кодекса Российской Федерации. Однако нарушение условий договора экспедиции нередко зависит не от экспедитора или его клиента, а от перевозчика. По его вине могут быть нарушены сроки доставки груза, допущена его утрата или повреждение, задержка выдачи груза получателю после прибытия его в пункт назначения и т.п. В этих и других возможных случаях виновного поведения перевозчика, ставшего причиной нарушения договора экспедиции, пределы ответственности экспедитора ограничены рамками возмещения фактически причинённого ущерба (статья 796 Гражданского кодекса Российской Федерации) или пределами неустойки (штрафа), предусмотренными транспортным законодательством. Таким образом, особенностью экспедиционных отношений в данном случае является определенная взаимообусловленность двух транспортных договоров - экспедиции и перевозки груза.

Пределы ответственности клиента по договору транспортной экспедиции установлены законом (статья 804 Гражданского кодекса Российской Федерации) или соглашением сторон. Возмещение убытков за виновное неисполнение клиентом своих обязательств осуществляется по правилам статьи 15 и 393 Гражданского кодекса Российской Федерации. 1. Должник обязан возместить кредитору убытки, причинённые неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств11, под убытками понимаются расходы, которые лицо, чьё право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода)12.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Рассмотрев вопросы развитие транспортного законодательства и выявив три основных этапа: административно-правовой, планово-договорный и продолжающийся ныне договорно-правовой можно сделать заключение, что в условиях рыночной экономики, обновления гражданского законодательства основания возникновения транспортных обязательств претерпели значительные изменения. Из их круга изъято одно из них - план перевозки грузов. Гражданский кодекс Российской Федерации не применяет термина «план перевозки».

По этому же пути пошли и вновь принятые транспортные уставы и кодексы. Основанием возникновения транспортного обязательства является принятая перевозчиком заявка (заказ) грузоотправителя на подачу соответствующих транспортных средств, что и является своеобразной формой планирования перевозок грузов.

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. 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.

В заключение хотелось бы отметить, что до принятия Закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» общие положения действовали во всех случаях нарушения договора транспортной экспедиции за исключением нарушения обязательства, вызванного ненадлежащим исполнением договоров перевозки грузов.

С принятием Закона о транспортно-экспедиционной деятельности сфера действия общих положений в транспортно-экспедиционных обязательствах (главным образом в отношении экспедитора) сузилась.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:**

**1. Законодательные и нормативно-правовые акты**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации от 21 октября 1994 года (в редакции от 23 июля 2008 года № 160-ФЗ);

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ (в редакции от 18июля 2009);

3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 года № 24-ФЗ (в редакции от 08 апреля 2009);

4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ (в редакции от 30 декабря 2008);

5. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 08 ноября 2007 года № 259-ФЗ.

6. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 года № 18-ФЗ (с изменениями от 18 ноября 2007);

7. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

**Научная литература и материалы периодической печати**

8. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Книга 4. М.:«Статут», 2003. – 1161с.

9. Гражданское право. Часть вторая: Учебник/ Под общей ред. А.Г. Калпина. – М.: Юристъ, 2003. – 542 с.

10. Гражданское право. Том 2. Учебник. Издание четвёртое, переработанное и дополненное/Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. – М.: ООО «ТК Велби», 2003. – 848 с.

11. Гражданское право. Том 2. Учебник. Издание четвёртое, переработанное и дополненное./Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: «ПБОЮЛ Л.В. Рожников», 2000. – 624 с.

12. Гражданское право. Том 2. Под ред. А.П.Сергеева, Ю К. Толстого.–М.,Велби, 2003. – 464 с.

13. Гражданское право в схемах и таблицах/ Л. Ю. Грудцына, Н. М. Козлова. – Москва.; Эксмо, 2006. – 352 с.

14. Савичев Г.П. Транспортное право в условиях перехода к рынку // Гражданское право России при переходе к рынку. М., 2005. – 229 с.

15. Сборник договоров. Издание второе, переработанное и дополненное – М.: ПБОЮЛ Грачев С.М., 2000. – 232 с.

16. Эрделевский А.М. Гражданское право: конспект ответа на экзамене. – М.: Юристъ, 2004. – 196 с.

17. Эрделевский А.М «Гражданское право: конспект ответа на экзамене.» – 2-е изд., переработанное, и дополненное. – Москва.: Юристъ, 2005. – 190 с.

Электронные издания

18.Интернет-версия системы КонсультантПлюс www.consultant.ru

19. Электронное издание www.pravoteka.ru

20. Материал из Википедии — свободной энциклопедии www.wikipedia.ru