Федеральное агентство по образованию

ФИЛИАЛ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧЕРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «БАЙКАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЭКОНОМИКИ И ПРАВА»

В Г. УСТЬ-ИЛИМСКА

(Филиал ГОУ ВПО «БГУЭП» в г. Усть-Илимск)

КУРСОВАЯ РАБОТА

ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО. ОСОБЕННАЯ ЧАСТЬ»

ТЕМА: «ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ»

Исполнитель

Студент группы НиН-07 В.С. Шаманский

Руководитель

Доцент О. В. Афанасов

Усть-Илимск 2009

# СОДЕРЖАНИЕ

[СОДЕРЖАНИЕ 2](#_Toc232418822)

[ВВЕДЕНИЕ 3](#_Toc232418823)

[1. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА ГРУЗОВОЙ ПЕРЕВОЗКИ 6](#_Toc232418824)

[2. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА, ЕГО ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВИДЫ 9](#_Toc232418825)

[3. ЭЛЕМЕНТЫ И СОДЕРЖАНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗОВОЙ ПЕРЕВОЗКИ 20](#_Toc232418826)

[4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПО ПЕРЕВОЗКЕ 28](#_Toc232418827)

[4.1. Условия ответственности 28](#_Toc232418828)

[4.2. Виды имущественной ответственности 32](#_Toc232418829)

[4.3. Претензии и иски по перевозкам грузов 35](#_Toc232418830)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 37](#_Toc232418831)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 40](#_Toc232418832)

# ВВЕДЕНИЕ

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, что особенно актуально в нашей стране. Так как, и менеджеры предприятий при решении вопроса о реализации товарной продукции в других регионах страны, и семья, при переезде в другой город, сталкивается с проблемой преодоления подчас значительных расстояний. Именно в этом экономическом эффекте, который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место, заключается ценность транспортной деятельности. 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.

Однако не всякое территориальное перемещение объектов или людей с помощью транспортных средств приводит к возникновению обязательства перевозки. Последнее характеризуется рядом особенностей. Во-первых, оно должно быть товарным и строиться на эквивалентно-возмездных началах. Так называемые технологические перевозки, выполняемые собственным транспортом какого-либо лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и др.), не порождают обязательства перевозки. Во-вторых, необходимо учитывать способ перемещения. Перевозку характеризует пространственное перемещение грузов и лиц, находящихся “на” и “в” самих транспортных средствах (на платформе, на палубе, в вагоне, в каюте, в трюме и т.д.). Если перемещение объекта осуществляется с помощью тяги и толкания (например, баржи или плота с помощью буксира), то возникают особые отношения буксировки. В-третьих, основная часть перевозок осуществляется так называемыми общественными возчиками, специально созданными для оказания транспортных услуг всем и каждому. Их функции объясняются местом транспорта в системе разделения труда. Транспорт — одна из самых высокомонополизированных отраслей человеческой деятельности, а отдельные его виды вообще обладают естественной монополией[[1]](#footnote-1).

Следовательно, в силу обязательства перевозки перевозчик обязуется доставить груз или пассажира в указанный пункт назначения, а отправитель груза (багажа), пассажир или иное лицо обязуются уплатить вознаграждение за оказанные транспортные услуги (внести провозную плату).

Обязательство перевозки можно назвать ядром транспортных обязательств. При его осуществлении могут также возникать иные обязательства, связанные с транспортными услугами (организационно-перевозочные, экспедиционные, арендные и др.). Производность таких обязательств не устраняет их самостоятельного юридического значения. Близким по своей природе, но все же отличным от перевозки является буксировочное обязательство.

Таким образом, транспортными 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.

В своей курсовой работе я рассмотрел основные элементы и содержание договора перевозки грузов, их виды, правила заключения и ответственность за нарушения обязательств. Целью моей работы является всестороннее изучение всех аспектов договора перевозки грузов:

1. организационные предпосылки заключения договора;
2. заключение договора;
3. права и обязанности сторон;
4. ответственность за нарушение договорных обязательств;
5. предъявление претензий и исков.

При написании курсовой работы в основном мною использовались Гражданский кодекс РФ и учебники «Гражданское право» под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого и «Гражданское право» под ред. Е.А. Суханова, т.к. они наиболее полно и четко разъясняет сущность рассматриваемой мною темы. Остальные источники информации мною так же использовались, но в основном в них дублировалась информация, содержащаяся в выше перечисленных учебниках, поэтому прямых сносок на них в работе нет.

Практическое значение данной работы заключается в более углубленном изучении договора перевозки грузов. Она также может использоваться для подготовки дипломной работы.

# 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.

По общему правилу, закрепленному в ст. 784 Гражданского Кодекса Российской Федерации по состоянию на 1 ноября 2008г. (далее – 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:

1. заявок (заказов) на железнодорожном, речном, автомобильном и воздушном транспорте;
2. договоров об организации перевозок (годовых, навигационных и др.) на любых видах транспорта;
3. административно-плановых актовв особых случаях (перевозки для внешней торговли, перевозки для нужд Крайнего Севера) [4, стр. 437].

Кроме того, иногда все организационные предпосылки заключения договора перевозки груза просто содержатся в самом договоре перевозки*,* имеющем консенсуальную природу.

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. 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.

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 в процессе транспортировки. 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 [4, стр. 439].

Обязанности перевозчика подать транспортное средство соответствует обязанность отправителя предъявить груз к перевозке. Условия сдачи груза к перевозке бывают общими, которые подлежат исполнению 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 — устанавливается 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. Одним из условий, обеспечивающих сохранность и индивидуализацию груза в процессе перевозки, является его маркировка, т. е. нанесение на груз определенных надписей и условных знаков для определения принадлежности груза, его особенностей, соблюдения мер предосторожности (например, «верх», «стекло», «не кантовать») и т. д.

Вес груза может быть определен: взвешиванием (воздушный и часто другие виды транспорта); по трафарету на каждом грузовом месте; по стандарту при перевозке грузов, упакованных в тару стандартной вместимости; расчетным способом (например, по обмеру или по осадке судна); условно (животных, автомобилей и пр.). Способ определения веса указывается в транспортных документах. Если иное не установлено законом или договором, вес груза определяет тот, кто производит погрузку.

Договор перевозки, как и любой другой договор, не может быть заключен без желания одной стороны осуществить какое-либо действие и возможности другой стороны его реализовать. Также необходимыми условиями являются со стороны грузоотправителя подготовить груз, соблюдая общие и специальные требования к перевозке, а со стороны грузоперевозчика – предоставить транспортные средства, количество и технико-коммерческая пригодность которых согласована с отправителем. Совершая названные действия, стороны вступают в договорные отношения.

# 2. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА, ЕГО ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВИДЫ

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.

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. Однако договор перевозки, заключенный в виде договора фрахтования (ст. 787 ГК), 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). Однако для признания договора грузовой перевозки публичным требуется соблюдение ряда условий. Во-первых, в качестве перевозчика должна выступать специализированная коммерческая организация, осуществляющая перевозки транспортом общего пользования. Во-вторых, в соответствии с транспортным законодательством или лицензией эта организация должна быть наделена функциями общественного возчика, обязанного осуществлять перевозки по требованию всякого, кто обратится. В-третьих, эта организация должна быть включена в особый перечень лиц, обязанных осуществлять перевозки транспортом общего пользования, который подлежит обязательному опубликованию.

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, оформляющего перевозку, выделяются система накладной, применяемой практически на всех видах транспорта, и система коносамента, применяемая 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 [4, стр. 441].

Договоры грузовой перевозки подразделяются по видам транспорта на договоры железнодорожной, автомобильной, внутренней водной, морской и воздушной перевозки.

Железнодорожная перевозка. Будучи естественной монополией, железная дорога остается единственным видом транспорта, состоящим в федеральной государственной собственности. Железные дороги выступают в качестве государственных унитарных предприятий (ст. 2 Закона о федеральном железнодорожном транспорте). Управление ими осуществляется исполнительными федеральными органами (прежде всего Министерством путей сообщения России) в централизованном порядке, но с использованием рыночных принципов (ст. 11 указанного Закона). 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:

1. она является обязательной письменной формой договора,
2. доказывает факт заключения договора и воплощает его содержание;
3. 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 Транспортного устава железных дорог РФ от 8 января 1998г. (далее – ТУЖД)[[2]](#footnote-2))[[3]](#footnote-3).

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. 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[[4]](#footnote-4). 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. 40 ТУЖД). Срок доставки исчисляется с 24 часов дня приема груза к перевозке, а если груз был принят к перевозке ранее намеченного дня погрузки, то с 24 часов 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. 57 ТУЖД). При различных обстоятельствах действующие сроки могут удлиняться или укорачиваться[[5]](#footnote-5).

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 передастся для реализации в установленном порядке. Вырученные суммы, за вычетом причитающихся железной дороге, перечисляются получателю при оплате им стоимости груза и отправителю в остальных случаях.

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 (п. 6 ст. 79 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001г. (далее - КВВТ)[[6]](#footnote-6)).

Морская перевозка. Перевозки морским транспортом классифицируются на:

1. внутренние перевозки между портами одного моря (в малом каботаже);
2. внутренние перевозки между портами разных морей (в большом каботаже)
3. 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: с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых поме­щений (трюмов) и без такого условия. 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 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. 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.

Заключение договора морской перевозки тесно связано с выбором стандартных (базисных) условий договоров купли-продажи, в которых установлены способ и место доставки, распределены обязанности по уплате провозной платы, страховых премий, а также распределены риски, связанные с товаром. Они собраны в специальных международных правилах толкования торговых терминов (Инкотермс) [4, стр.453].

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 получателем — коносаментом, если в нем нет иной оговорки со ссылкой на чартер.

Провозная плата (фрахт) определяется по соглашению сторон договора морской перевозки, а в некоторых случаях — по тарифу. В тех случаях, когда допускается перевод платежей на получателя (ст. 154 Кодекса торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999г. (далее - КТМ)[[7]](#footnote-7)), груз выдастся последнему при условии представления им документа о перечислении соответствующих сумм.

Сроки доставки грузов устанавливаются в нормативном порядке и 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. Отклонения в пути (девиация) в целях спасания на море человеческих жизней, судов и грузов, а равно иное разумное отклонение, если оно не вызвано неправильными действиями перевозчика, не считаются нарушением договора (ст. 150 КТМ).

По прибытии груза в порт назначения пароходство (порт) обязано послать извещение (нотис) получателю не позднее 12 часов следующего дня, хотя бы груз прибыл и ранее истечения срока доставки. При нарушении этой обязанности пароходство лишается права на взимание платы за хранение груза в течение просроченных дней. В случае невозможности вручить извещение получателю перевозчик извещает об этом отправителя.

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 капитаном судна для хранения на склад или в 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. 157 КТМ).

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

В законодательстве о воздушной перевозке выделяются фигуры авиационных предприятий, эксплуатантов и перевозчиков (ст. 61, 100 Воздушного кодекс РФ от 19 марта 1997 г. (далее – ВК)[[8]](#footnote-8)). 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 на один или несколько рейсов (ст. 104 ВК). Природа такого договора аналогична морскому чартеру и определяется ст. 787 ГК.

Груз обычно выдается получателю на складе аэропорта назначения. Грузополучатель вправе отказаться от приемки поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования в соответствии с первоначальным назначением. Если получатель не востребовал груз в срок, установленный правилами перевозок или договором, либо отказался от его приемки, перевозчик должен уведомить отправителя. При этом он оставляет груз у себя за счет средств отправителя и на его риск. Груз, не полученный в течение установленных правилами и договором перевозки сроков хранения, считается невостребованным и подлежит реализации.

Автомобильная перевозка. На автомобильном транспорте перевозки различаются, прежде всего, по территориальному признаку, а именно:

1. городские (в пределах черты города, другого населенного пункта);
2. пригородные (за пределы города или другого населенного пункта на расстояние до 50 км включительно);
3. междугородные (за пределы указанных выше населенных пунктов на расстояние более 50 км);
4. межреспубликанские (на территории нескольких субъектов Федерации);
5. международные (ст. 5 Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совета Министров от8 января 1969 г. №12 (далее – УАТ)[[9]](#footnote-9)).

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. Для автомобильной перевозки характерно условие договора о том, кем будут экспедироваться грузы — отправителем или получателем.

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. Пользование автомобилем с оплатой его работы по повременному тарифу оформляется обычно записями отправителя (получателя) в путевом листе.

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

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. Он может отказаться от принятия груза лишь в том случае, если качество груза вследствие порчи или повреждения, за которые отвечает автотранспортное предприятие, изменилось настолько, что исключена возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению. О причине отказа получатель должен указать в накладной (ст. 72 УАТ).

Кроме видового существует деление перевозок по территориальному признаку. 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. Перевозка, в которой по единому транспортному документу участвуют несколько транспортных организаций одного вида транспорта, именуется перевозкой в прямом сообщении. Прямой смешанной признается перевозка, в которой участвуют не менее двух видом транспорта, осуществляющих перевозку по единому документу, составленному на весь путь следования. Порядок осуществления таких перевозок определяется соглашениями между организациями различных видов транспорта, которые должны заключаться на основе специального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (ст. 788 ГК). Предприятия различных видов транспорта в таком случае заключают между собой договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз и вывоз грузов и пр.) в порядке, установленном транспортным законодательством (ст. 799 ГК).

Договор перевозки – это соглашение, к которому приходят отправитель и перевозчик, с целью транспортировки груза, которая будет оплачена отправителем получателю. Так как договор перевозки является формальным, то для его заключения применяется система накладной или коносамента. Этот договор может иметь некоторые особенности зависящие от числа транспортных организаций, задействованных в транспортировке груза, и их видов (железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, морской и воздушный).

# 3. ЭЛЕМЕНТЫ И СОДЕРЖАНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗОВОЙ ПЕРЕВОЗКИ

Рассмотрение любого договора не возможно без анализа отдельных его составляющих. Элементами договора является его субъектный состав и предмет договорных отношений. Субъектами обязательства являются, прежде всего перевозчик и грузоотправитель. Отправителями грузов могут быть любые субъекты гражданского права [3, стр. 133]. 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. Представительство в данном случае основано на указании закона (как это имеет место на железнодорожном транспорте) или на договорах между транспортными организациями. Соперевозчики становятся субъектами правоотношений по перевозке, причем отправитель дает согласие на их участие в договоре, подписывая накладную, в которой указываются путь следования и пункты перевалки. Наконец, в определенных случаях единственным перевозчиком является оператор комбинированной перевозки. Тогда множественности лиц на стороне перевозчика не возникает [4,стр. 443].

Грузополучатель, не совпадающий с отправителем и не участвующий в заключение договора перевозки, тем не менее приобретает права и несет перед перевозчиком определенные обязанности. В таких случаях грузополучатель выступает как особый субъект обязательства по перевозке — третье лицо, в пользу которого заключен договор. Его нельзя рассматривать ни в качестве самостоятельной (третьей) стороны договора перевозки, ни в качестве одной стороны с отправителем, ни в качестве лица, принимающего исполнение за отправителя. Таким образом, договор перевозки груза — это договор в пользу третьего лица [4,стр. 443].

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. Главная цель в договоре перевозки — транспортировка и доставка грузов в пункты назначения. Выполнение всех названных действий — лишь условие надлежащего исполнения этой обязанности транспортной организацией. Именно она и обуславливает выделение договора перевозки в системе обязательств в качестве самостоятельного.

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, а 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. Срок доставки соблюден, если в пункте назначения груз выгружен средствами перевозчика или вагоны (суда) поданы под разгрузку средствами получателя до истечения установленного (согласованного) срока доставки. При этом учитываются и особые обстоятельства, вызвавшие задержку в доставке грузов. Не считается, например, просрочкой в доставке задержка грузов, следовавших в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении и оставшихся в портах или на пристанях после закрытия навигации.

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 несохранность груза, если его утрата (повреждение, порча) произошла вследствие обстоятельств, связанных с действиями отправителя при 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 отравителя (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 (сталией), определяется соглашением сторон, а еще чаще — сроками, принятыми соответствующих портах (ст. 130 КТМ) [3, стр.162]. 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, даже если погрузка судна и не была завершена. При этом он сохраняет право на полное вознаграждение (ст. 136 КТМ).

Если погрузка или выгрузка не закончены в установленные сроки, наступает простой перевозочных средств, за который с отправителя или получателя взыскивается штраф. При досрочной погрузке (выгрузке), напротив, грузоотправителю (грузополучателю) выплачивается премия (при морских перевозках — диспач). В целях предупреждения доступа к грузу и обеспечения его сохранности в процессе перевозки обособленные помещения и емкости (трюмы, крытые вагоны, цистерны и др.) должны быть опломбированы[[10]](#footnote-10).

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 и исполнительные органы и органы управления субъектов РФ.

Провозная плата обычно должна быть внесена грузоотправителем при заключении договора перевозки. Допускается также перевод платежной обязанности на получателя (например, ст. 163 КТМ). Распределение платежных обязанностей зависит также от условий договора, заключенного между отправителем и получателем. Они могут по-разному определить момент перехода платежных обязанностей в перевозке от одной стороны к другой в зависимости от условий передачи товара (с завода, со склада отправителя, со станции отправления, со станции назначения, на складе у получателя). Кроме провозной платы, отправитель обязан оплатить дополнительно оказанные ему услуги (например, за взвешивание, за хранение груза). Они оплачиваются по соглашению сторон [4, стр. 446].

Перевозчик наделен правом удержания груза (ст. 359, 360 ГК, п. 8 ст. 79 КВВТ, п. 2 ст. 160 КТМ и др.) в целях обеспечения причитающихся ему провозной платы и других платежей [4, стр. 446]. 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 законодательством 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.).

В ходе транспортировки договор может подвергнуться изменениям двух видов. Во-первых, грузоотправитель вправе изменить указанного в накладной грузополучателя без изменения пункта (станции, порта) назначения. Во-вторых, допускается изменение пункта назначения груза, т. е. его переадресовка [4, стр. 447]. Заявление о переадресовке груза может быть подано грузоотправителем, грузополучателем, а также иными лицами, уполномоченными на то надлежащим образом. Условия переадресовки различаются, главным образом, в зависимости от вида транспорта. Так, на внутреннем водном, автомобильном, морском и воздушном транспорте переадресовка составляет субъективное право лица и, по общему правилу, не зависит от согласия перевозчика (ст. 78, п. 6 ст. 79, ст. 84 КВВТ, п. 3 ст. 72 УАТ и раздел № 8 Общих правил перевозки грузов автомобильным транспортом[[11]](#footnote-11), п. 2 ст. 149, ст. 153 КТМ, ст. 110 ВК). На железнодорожном транспорте переадресовка возможна только с согласия перевозчика, а потому до получения такого согласия субъективного права на переадресовку грузоотправитель (грузополучатель) не имеет (ст. 37, 49, 50 ТУЖД, п. 2, 9 правил переадресовки грузов на железнодорожном транспорте[[12]](#footnote-12)) [4, стр. 447].

Перевозка в зависимости от вида транспорта может быть оформлена при переадресовке новыми перевозочными документами, составляемыми станцией (портом, пристанью) переадресовки (в частности накладной, электронной накладной) или осуществляться по тем же документам. При увеличении времени перевозки груза в связи с переадресовкой срок его доставки меняется. Лицо, по заявлению которого произведено изменение грузополучателя или пункта назначения груза, отвечает за последствия этих изменений и обязано урегулировать расчеты между отправителем, первоначальным адресатом и фактическим получателем груза (п. I ст. 78 КВВТ, ст. 38—39 ТУЖД, п. 19 Правил переадресовки грузом на железнодорожном транспорте) [4, стр.448].

Совершение операций по выдаче и приемке грузов завершает исполнение договора перевозки. Прибывший в адрес получатели груз должен быть принят получателем, а в соответствующих случаях еще и вывезен со станции (порта, пристани). На железнодорожном транспорте при всякой перевозке (ст. 49 ТУЖД), а на автомобильном при международной перевозке или при централизованном вывозе грузов с железнодорожных станций, из портов (пристаней) и из аэропортов (ч. 4 ст. 72 УАТ) такая обязанность лежит на грузоотправителе 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 им частичного использования исключена (ст. 42 ТУЖД, ст. 79 КВВТ, ст. 111 BK, ст. 72 УАТ).

Получение груза должно быть надлежащим образом оформлено, что охватывается понятием раскредитование документов или выкуп груза и удостоверяется соответствующим образом по 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 состоянии прибывшего груза. Выявленные в ходе проверки обстоятельств, 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 их нарушении расходы по хранение груза сверх сроков бесплатного хранения возлагаются, в зависимости от вида транспорта и этапа развития перевозочного обязательства, на грузополучателя, грузоотправителя или (на морском транспорте) на всякое лицо, управомоченное распоряжаться грузом (ст. 43 ТУЖД, п. 1 ст. 112 ВК, п. 3 ст. 79 КВВТ, ст. 159 КТМ). По истечении установленных сроков хранения груз как невостребованный подлежит реализации в установленном порядке. Реализации подлежат и бездокументарные грузы, т. е. грузы, прибывшие без сопроводительных документов. В субъектный состав договора перевозки по общему правилу входят грузоотправитель и грузоперевозчик. Грузополучатель может совпадать с грузоотправителем или же в пользу которого заключен договор. Услуги, к получателю, составляют предмет договора перевозки. Оказание этих услуг является главной обязанностью транспортной организации. Обязанностью же грузоотправителя заключается во внесении провозной платы и иных платежей.

# 4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПО ПЕРЕВОЗКЕ

## 4.1. 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 ранее действовавших 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 (подобная норма сохранилась только в ст. 126 УАТ) [4, стр. 458]. Ныне ответственности за нарушение обязательств по перевозке свойственны:

1. ограничение права на взыскание части убытков;
2. запрет на уменьшение или устранение нормативной ответственности перевозчика;
3. возможность определения ее размера и пределов по соглашению сторон в установленных случаях.

Особенностью ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов является также то, что она может наступать ни 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 ГК 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:

1. непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения) и военные действия;
2. прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, которые установлены в порядке, предусмотренном транспортным уставом и кодексом;
3. иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Перечень этих обстоятельств в ГК, уставах и кодексах рассматривается как исчерпывающий. Все иные, не попавшие в него обстоятельства, хотя бы их наступление и не зависело от сторон, не освобождают отправителя и перевозчика от ответственности за несовершение действий по организации перевозок. Это означает, что перевозчики и отправители несут ответственность за неподачу транспортных средств и за их неиспользование независимо от вины, на началах предпринимательского риска.

Ответственность по договору перевозки основана на несколько иных условиях. Прежде всего это касается ответственности перевозчика за несохранность груза. Несохранность груза может проявляться в его утрате, недостаче и повреждении (порче). Под утратой понимается невозможность выдать груз получателю в течение установленных сроков (30 дней по истечении срока доставки или иной срок). Недостача (частичная утрата) означает наличие разницы в весе или количестве груза, принятого к перевозке и сданного получателю по одной накладной (коносаменту). Порча груза — несоответствие качества прибывшего в пункт назначения груза его первоначальному качеству, указанному в транспортных документах. При утрате, недостаче или порче обычно составляется документ о несохранности груза (коммерческий акт, акт общей формы др.). Если такой документ составлен перевозчиком единолично без участия представителей грузовладельца, он не имеет заранее установленной силы и оценивается судом наряду с другими документами и доказательствами по делу (п. 4 ст. 796 ГК).

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 несохранность 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.

Установление презумпции вины перевозчика не означает неопровержимости. Напротив, в транспортном законодательстве содержится примерный перечень наиболее типичных случаев, когда перевозчик может освободить себя от ответственности, дока свою невиновность. Помимо вины отправителя или получателя к числу таких обстоятельств относятся:

1. особые естественные свойства груза, вызвавшие утрату им своих потребительских свойств;
2. недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке;
3. сдача груза к перевозке без указания в накладной его особый свойств, требующих особых условий или мер предосторожностей для сохранения груза при перевозке или хранении;
4. сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму, и пр. (ст. 108 ТУЖД, ст. 118 КВВТ и др.);
5. в других случаях (ст. 166 КТМ). При этом вина отправителя или получателя (клиентуры) может служить основанием как для полного освобождения перевозчика от ответственности, так и для применения смешанной ответственности.

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 (ст. 109 ТУЖД, ст. 118 КВВТ, ст. 168 КТМ), а бремя доказывания вины перевозчика прямо возложено на грузовладельца.

# 4.2. 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 транспортных законах, так и в УАТ РСФСР исторически рассматривается как ответственность за невыполнение заявки (плана перевозок) и имеет характер исключительной неустойки (ст. 105 ТУЖД, ст. 115 КВВТ, ст. 127.1 УАТ и др.). Санкции, предусмотренные в них, взыскиваются, как правило, в твердо установленном размере за учетную единицу, реже (на автомобильном транспорте) — в процентном отношении к провозной плате[[13]](#footnote-13). 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. Причем в ряде случаев неустойка носит кумулятивный по отношению к убыткам характерЮ, 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: в случае утраты или недостачи груза — в размере стоимости утраченного или недостающего груза; в случае повреждения (порчи) груза — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере его стоимости; 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. 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. З ст. 424 ГК, ст. 110 ТУЖД, ст. 169 КТМ). Клиент может выбрать, на какой момент исчислять цену: на дату предъявления иска или вынесения решения судом. Кроме того, наряду с возмещением ущерба, вызванного несохранностью груза, перевозчик возмещает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку груза, если она не входит в стоимость груза.

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 ст. 793 ГК. Просрочка в доставке груза может явиться причиной его порчи или даже гибели. Тогда, кроме уплаты штрафа за просрочку, перевозчик обязан возместить ущерб, причиненный порчей (гибелью) 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 частичная аварии (глава 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: в уничтожении части груза или судового имущества (например, в целях спасения на море груз выбрасывается за борт); в каких-либо расходах (например, расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища из-за несчастного случая); в иных пожертвованиях (например, в целях снятия с мели судна, находящегося в опасном положении, менее ценная часть груза выбрасывается за борт) и т. д. [3, стр. 183] 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 спасения 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 [4, стр. 464-465].

Правовые последствия общей и частной аварии различны. Убытки, составляющие частную аварию, относятся на счет того, кто их понес (судовладелец, перевозчик или грузовладелец), или на того, кто отвечает за их причинение. Расходы или пожертвования, отнесенные к общей аварии, распределяются между всеми участниками перевозки пропорционально стоимости судна, груза или фрахта. Убытки по общей аварии распределяются между всеми участниками перевозки и в том случае, когда опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы или пожертвования, возникла по вине третьего лица или одного из участников договора морской перевозки. Такое распределение, однако, не лишает участников общей аварии права на взыскание с ответственного лица понесенных убытков (п. 3 ст. 285 КТМ).

Расчет, составленный в целях распределения убытков по общей аварии, называется диспашей, а общая стоимость имущества, соразмерно которой устанавливаются взносы на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии, — контрибуционной стоимостью (капиталом). Диспаша составляется специальными лицами — диспашерами на основе собранных доказательств. На время составления диспаши приостанавливается течение срока исковой давности по общей аварии.

## 4.3. 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). Исключением из обязательного претензионного порядка является ст. 403 КТМ, которая устанавливает необходимость предъявить претензию лишь для каботажного плавания. В заграничном сообщении предъявление претензии необязательно. Претензия — это обращенное к перевозчику письменное требование об уплате штрафа или о возмещении убытков в связи с ненадлежащим исполнением обязательства по перевозке [4, стр. 465]. 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:

1. отправителю — при невыполнении перевозчиком обязанности подать транспортные средства;
2. отправителю и получателю — при полной утрате груза в зависимости от того, кто из них предъявил документы на груз (грузовую квитанцию, коносамент);
3. получателю — при недостаче, порче или повреждении груза, а также в случае просрочки в его доставке против накладной или коносамента;
4. отправителю или получателю — при переборе грузовых платежей в зависимости от того, кто из них представит накладную (коносамент).

Передача другим лицам права на предъявление претензии на большинстве видов транспорта, 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.

Ответственность участников обязательства по перевозке грузов строится на общих принципах ответственности гражданского права, но обладает признаками, отличающими ее признаками от обычной. Одним из таких признаков является ее ограниченный характер. В основном она исчерпывается уплатой штрафа. Но и это возможно только при предъявлении претензии. Лишь при отказе в удовлетворении претензии можно предъявить иск.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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. Без осуществления этой деятельности невозможно представить нормального функционирование отраслей промышленности и сельского хозяйства, развитие торговых отношений, их взаимодействие. Договор перевозки грузов - один из важнейших правовых договоров, благодаря которому осуществляется связь и интеграция всех сфер деятельности не только внутри страны, но и на международном уровне (импорт и экспорт сырья и товаров).

Договор перевозки грузов по своей природе является консенсуальным, двусторонним и возмездным, а также публичным. Заключающие его стороны – перевозчик и грузоотправитель, согласовывают основные условия осуществления услуг по транспортировке груза. Эти условия, закрепленные в письменной форме, образуют систему единого документа (накладная или коносамент). И перевозчик, и грузоотправитель имеют права и несут ответственность, по той причине, что договор перевозки является 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. ГК определяет лишь наиболее принципиальные правила, касающиеся перевозок груза, пассажира и багажа, а также иных транспортных обязательств (главы 40 и 41 ГК). Данный юридико-технический прием обусловлен двумя причинами. Во-первых, транспорт, будучи такой отраслью общественной деятельности, которая связывает отдельные части страны, требует единообразного регулирования. Статья 71 Конституции РФ устанавливает, что федеральный транспорт, пути сообщения, информация и связь отнесены к ведению РФ. Соответственно, даже в частноправовых актах, посвященных транспортным обязательствам, очень высок удельный вес императивных норм. Условия перевозки отдельными видами транспорта и ответственности ее субъектов могут определяться соглашением сторон только в случаях, когда ГК, транспортными уставами и кодексами, иным законодательством не установлено иное (ст. 784 ГК). Во-вторых, регулирование перевозок должно носить комплексный характер, имея в виду масштабы государства, протяженность транспортных артерий и сложность управления ими. Комплексность достигается путем соединения в рамках одного правового акта норм частного и публичного права. В результате устанавливаются единая схема управления соответствующим видом транспорта, методы организации перевозок, условия содержания транспортных средств, дорог, путей сообщения и, наконец, взаимоотношения сторон обязательства перевозки. Поэтому в соответствии с абз. 1 п. 2 ст. 784 ГК общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми на их основе правилами. Таким образом, регулирование основной части транспортных отношений должно осуществляться на уровне специальных федеральных законов.

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. Практически во всех случаях его можно обойти, а это влечёт, в свою очередь, нарушение налаженных хозяйственных связей между поставщиками и потребителями той или иной продукции, несоблюдение правил перевозки грузов и т. п.

Я считаю, что прежде, чем говорить о договоре перевозки, просто необходимо отрегулировать закон в той его части, которая касается именно ответственности 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. А наш закон не должен создавать препятствий в этом, как это порой бывает (что и вынуждает людей его обходить), а наоборот, всячески помочь и обеспечить справедливое административное наказание (взыскание и т.п.) в тех случаях, когда это необходимо.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Конституция Российской Федерации (с гимном Росси). – М.:ТК Велби, изд-во Проспект, 2006. – 32 с.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации: Части первая, вторая, третья и четвертая. – М.: Издательство «Омега-Л», 2008. – 665 с.
3. Гражданское право: В 4 т. Том 4: Обязательственное право / Под ред. Е.А. Суханова. – 3-изд., перераб. и доп. – М.: Вольтерс Клувер, 2006. – 816 с.
4. Гражданское право. Том 2. Учебник. Издание четвертое, переработанное и дополненное / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: ООО «ТК Велби», 2003. – 848 с.
5. Гражданское право. Часть вторая: Учебник / Под общей ред. А. Г. Калпина. – М.: Юристъ, 2001. – 542 с.
6. Ивакин В.Н. Гражданское право. Особенная часть: конспект лекции / В.Н. Ивакин. – 3-е изд., испр. и доп. – М.: Юрайт-Издат, 2008. – 223 с.
7. Козлова М.Н. Гражданское право России. Краткий курс. – М.: Изд-во Эксмо, 2006. – 336 с.
8. Комментарии к Гражданскому Кодексу Российской Федерации части первой, части второй, части третьей, части четвертой. Постатейный. С постатейными материалами и практическими разъяснениями. 8-е издание переработанное и дополненное. Автор комментариев и составитель – А.Б. Борисов – М.: Книжный мир, 2008. - 1248 с.
9. Пиляева В.В. Гражданское право в вопросах и ответах: учеб. пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ТК Велби, 2005. – 304 с.
10. Пиляева В.В. Гражданское право. Части общая и особенная: учеб. – М.: ТК Велби, 2005. – 800 с.
1. ст. 4 Закона РФ “О естественных монополиях от 17 августа 1995 г. (СЗ РФ. 1995. №34. Ст. 3426.), ст. 1 Закона РФ “О федеральном железнодорожном транспорте от 25 августа 1995 г. (СЗ РФ. 1995. №5. Ст. 3505) [↑](#footnote-ref-1)
2. СЗ РФ. 1998. №2. Ст. 218. [↑](#footnote-ref-2)
3. А также приказ МПС РФ от 19 января 2000 г. «Об утверждении правил заполнения перевозочных документов на железнодорожном транспорте» // БНА. 2000. № 12. [↑](#footnote-ref-3)
4. Правила о системе и общих требованиях обслуживания грузоотправителей и грузополучателей железными дорогами, утв. приказом МПС РФ от 16 ноября 1995г. [↑](#footnote-ref-4)
5. Указание МПС РФ от 17 мая 1994 г. № М-390у // БНА РФ. 1994. №7. [↑](#footnote-ref-5)
6. СЗ РФ. 2001. №11. Ст. 1001. [↑](#footnote-ref-6)
7. СЗ РФ. 1999. №18. Ст.2207; 2001. №22. Ст. 2125. [↑](#footnote-ref-7)
8. СЗ РФ. 1997. №12. Ст. 1383; 1999. №28. Ст. 3483. [↑](#footnote-ref-8)
9. СП РСФСР. 1969. №2-3. Ст. 8. Юридическая основа применения УАТ – ст. 4 Закона РФ «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» [↑](#footnote-ref-9)
10. Приказ МПС РФ от 12 апреля 1999 г. № 22 «Об утверждении правил пломбирования вагонов и контейнеров» // БНА 1999. № 51. [↑](#footnote-ref-10)
11. Утверждены Минавтотрансом РСФСР по согласованию с Госпланом РСФСР и Госарбитражем РСФСР 25 октября 1974г. [↑](#footnote-ref-11)
12. Утверждены МПС РФ 29 марта 1999 г. // БНА. 1999. № 42. [↑](#footnote-ref-12)
13. Размер этой неустойки в ТУЖД (ст.105) и КВВТ (ст. 115) установлен применительно к величине минимального размера оплаты труда. В сфере автомобильных перевозок размер штрафа периодически повышается под влиянием инфляционного фактора, что отражено в постановлениях Правительства РФ. [↑](#footnote-ref-13)