**Министерство внутренних дел Российской Федерации**

**Белгородский юридический институт**

**Кафедра гражданско-правовых дисциплин**

# Дисциплина «Гражданское право»

## Реферат

**На Тему: «Договор перевозки»**

Подготовил:

Слушатель 345 группы

Конев П.Л.

Проверил:

Преподаватеть кафедры

Стеклов И.А.

Белгород 2008

**§ 1. Понятие договора перевозки**

1. В гл. 40 ГК, правила которой регулируют отношения по перевозке, содержится сравнительно небольшое число принципиально важных положений, определяющих правовую природу этого договора, круг его участников, их основные права и обязанности, ответственность за нарушение обязательств по перевозке и т.д. Более детальная правовая регламентация этих отношений применительно к перевозке на каждом из пяти существующих видов транспорта дана в транспортных уставах и кодексах, иных законах и издаваемых в соответствии с ними правилах.

После принятия части второй ГК введены в действие ВК, КТМ, КВВТ, УЖТ.

Отношения, возникающие из международных перевозок, если они подпадают под действие императивных норм международного соглашения и если его участником является Россия, регулируются соответствующей международной транспортной конвенцией или соглашением, например, Женевской конвенцией о договоре международной перевозки грузов или Женевской таможенной конвенцией о международной дорожной перевозке (МДП). В ряде случаев Россия, не являясь участником той или иной конвенции, тем не менее, использует ее нормы в своем национальном праве. Так, при подготовке КТМ ряд его положений был построен с учетом норм Международной конвенции о морской перевозке грузов ООН 1978г. (Гамбургских правил).

2. В гл. 40 ГК договор перевозки понимается, прежде всего, как родовое понятие. Его предметом безотносительно к транспорту, осуществляющему перевозку, и к разновидностям этого договора, служит деятельность перевозчика по перемещению груза или пассажира и багажа в пункт назначения и выдаче груза и багажа управомоченному лицу. Эта деятельность направлена на достижение обозначенного в договоре полезного эффекта, хотя он может не иметь осязаемой (вещественной) формы. Результаты этой деятельности неотделимы от нее самой. Она представляет собой транспортную услугу, выражающуюся в пространственном перемещении груза, пассажира, багажа.

Нормы гражданского права, содержащиеся в указанных федеральных законах, в силу п. 2 ст. 3 ГК должны соответствовать ГК. Помимо того, в Российской Федерации действует УАТ, утвержденный Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 196 г. N 12. Согласно ст. 4 Федерального закона "О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации" он сохраняет силу до введения в действие нового федерального закона по автомобильному транспорту. УАТ подлежит применению, если не противоречит ГК, в частности правилам гл. 40.

Помимо транспортных уставов и кодексов, правила, касающиеся отношений по перевозке, содержатся в Федеральных законах от 10 января 2003 г. "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", от 10 января 2003 г. "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "О естественных монополиях", а в части перевозок граждан и для граждан - в Законе РФ "О защите прав потребителей" 1992 г.

Кроме соответствующих законов, на отношения по перевозке распространяется действие иных правовых актов - постановлений Правительства СССР и РФ, например, Положения о взаимной имущественной ответственности организаций морского транспорта и отправителей за невыполнение плана перевозок экспортных и импортных грузов, утвержденного Постановлением Совета Министров СССР от 1 июня 1965г. N 429; Положения о взаимной имущественной ответственности предприятий морского транспорта Министерства морского флота и отправителей за невыполнение плана перевозок в каботаже, утвержденного Постановлением Совета Министров СССР от 20 мая 1982г. N 428; Постановления Совета Министров СССР от 13 декабря 1990г. N 1274 "О мерах по обеспечению сохранности импортных грузов, отгружаемых потребителям из советских морских портов по железной дороге", а также правил перевозки грузов, пассажиров и багажа, утверждаемых транспортными ведомствами. Вполне понятно, что эти акты могут быть применены лишь в части, не противоречащей ГК и другим законодательным актам.

3. Особенности предмета правоотношения по перевозке позволяют отграничить договор перевозки от ряда смежных гражданско-правовых договоров.

Если подрядные договоры опосредуют экономические отношения, складывающиеся в связи с изготовлением или переработкой вещей, т.е. отношения, существующие непосредственно в сфере производства, то договор перевозки связан с производственным процессом в сфере обращения.

Результаты деятельности подрядчика приобретают овеществленную форму. Результаты деятельности транспорта не получают воплощения в осязаемой форме.

По договору хранения услуга хранителя выражается в хранении переданного ему имущества и возвращении имущества другой стороне договора в сохранном состоянии. Деятельность перевозчика по сохранению груза и выдаче его получателю не носит характера самостоятельной экономической услуги; эти сопутствующие перевозочному процессу действия подчинены его основной цели - перемещению объектов перевозки.

Предметом договора имущественного найма (аренды) служит предоставление индивидуально-определенных вещей во временное владение и пользование или в пользование арендатора. Предметом договора перевозки является транспортная услуга, деятельность по доставке груза, пассажира и багажа в пункт назначения. Поэтому договор перевозки в системе гражданско-правовых обязательств занимает самостоятельное место. Какими бы ни были вид транспорта и разновидность самой перевозки, она всегда осуществляется на основании договора перевозки (п. 1 ст. 784 ГК). Имеется в виду договор, порождающий гражданско-правовое обязательство, а не единый документ, подписанный обеими сторонами и выражающий их волю.

Как будет показано далее, отсутствие такого единого документа само по себе еще не говорит об отсутствии обязательства. Однако, устанавливая обязательность перевозки на основании договора, ГК при определении условий перевозки грузов, пассажиров и багажа, а также ответственности сторон по отдельным разновидностям перевозок отдает предпочтение нормам ГК, транспортным уставам и кодексам, иным законам и издаваемым в соответствии с ними правилам. Соглашение сторон о таких условиях и ответственности субъектов перевозки допустимо, если ГК, транспортными уставами и кодексами, иными законами и правилами перевозки не установлено иное (ст. 784 ГК). Поэтому применение такого рода соглашений возможно, когда в нормативных актах предусмотрено право субъектов перевозки сделать выбор в пользу тех или иных условий; соответствующие правила имеют диспозитивный характер.

Помимо общей конструкции договора перевозки, в той же гл. 40 ГК предусмотрены отдельные виды этого договора - договор перевозки груза, договор перевозки пассажира и багажа, договор фрахтования.

**§ 2. Договор перевозки груза**

1. 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 (п. 1 ст. 785 ГК).

Поскольку в приведенном определении говорится об обязанности перевозчика доставить вверенный, т.е. ранее переданный, врученный ему отправителем груз, ясно, что в ст. 785 ГК договор перевозки груза конструируется как реальный. В большинстве случаев он действительно заключается в момент сдачи-приемки груза и выдачи документа (транспортной накладной, коносамента, квитанции и т.п.) о приеме этого груза. Между тем на водном и воздушном транспорте договор фрахтования (чартер) может быть заключен для перевозки груза или пассажира на определенных условиях. В этом случае он, как будет показано далее, есть не что иное, как консенсуальный договор перевозки груза. Для возникновения прав и обязанностей сторон по такому договору достаточно совпадения их волеизъявлений.

Если в большинстве случаев договор перевозки груза должен быть признан реальным, то возникает вопрос об основаниях возникновения обязанностей сторон, предшествующих в реальном договоре сдаче груза отправителем и его принятию перевозчиком (обязанность по предъявлению груза к перевозке, подаче транспортных средств под груз). При реальном характере договора перевозки груза такие обязанности возникают из принятой перевозчиком от отправителя заявки (заказа) или договора об организации перевозок (ст. 791 ГК). В консенсуальном договоре они предусмотрены в самом договоре перевозки.

Подача заявки (оферта) и ее принятие (акцепт) вызывают возникновение двустороннего консенсуального гражданско-правового обязательства. Такое обязательство должно быть квалифицировано как двусторонний договор по предъявлению груза и подаче транспортных средств. Он не сливается с договором перевозки груза, но предшествует ему. Исполнение обязанностей по этому договору вызывает возникновение договора перевозки груза.

Договор перевозки груза транспортом общего пользования признается публичным (ст. 426 ГК). Перевозка лишь тогда считается выполняемой транспортом общего пользования, когда осуществляется юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, и из закона, иных правовых актов или выданного этим лицам разрешения (лицензии) вытекает, что перевозка груза осуществляется при обращении любого гражданина или юридического лица. Перечень таких лиц подлежит опубликованию.

Договор перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

Как правило, такой формой служат два или даже три документа - транспортная железнодорожная накладная и выданная перевозчикам на ее основании квитанция о приеме груза (ст. 25 УЖТ), грузовая накладная (ст. 105 ВК), транспортная накладная и оформляемые на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза (п. 2 ст. 67 КВВТ), товарно-транспортная накладная (ст. 47 УАТ). На морском транспорте при линейных перевозках также необходимо составление двух документов - погрузочного ордера, экспортно-импортного поручения или письменного объявления (любой из этих документов исходит от отправителя) и коносамента, в котором отражена воля другой стороны договора - перевозчика (ст. 142 КТМ).

Нельзя согласиться со встречающимися в транспортных уставах и кодексах утверждениями, что накладные и выданные на их основании квитанции лишь подтверждают заключение договора перевозки груза. Из этого неизбежно следует ошибочный вывод, что само заключение договора происходит ранее, вне всякой формы. На самом же деле волеизъявление отправителя, направленное на заключение договора, содержится в накладной, погрузочном ордере (экспортном поручении и т.п.). Выражение воли сопровождается передачей груза перевозчику. Соглашаясь с предложением отправителя и принимая груз, перевозчик выдает квитанцию о приеме груза или коносамент, в которых получает выражение его воля. Следовательно, при посредстве этих двух документов, представляющих в совокупности форму договора, и заключается договор перевозки груза.

Договор фрахтования морского или речного либо воздушного судна для перевозки груза оформляется с помощью двустороннего документа - чартера. Чартер в большинстве случаев составляется с использованием одной из существующих проформ (стандартных форм) этого договора.

Несоблюдение установленной законом письменной формы договора перевозки груза не влечет его недействительности, но лишает стороны права в случае спора между ними ссылаться в подтверждение заключения договора или его условий на свидетельские показания. Как правило, практически доказывание в этом случае допустимо с использованием иных письменных доказательств - телеграмм, телексов, радиограмм, квитанций и т.п.

Договор перевозки груза является двусторонне обязывающим, так как каждая из сторон имеет правомочия и несет обязанности. Его стороны - отправитель груза и перевозчик. Отправителем может быть любой субъект гражданского оборота. В качестве перевозчика может выступать коммерческая организация или индивидуальный предприниматель. (На железнодорожном транспорте с введением в действие УЖТ перевозчиком может быть любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель.)

По договору фрахтования транспортное средство может быть зафрахтовано или отправителем (груз приобретен на условиях СИФ или КАФ), или получателем (груз приобретен на условиях ФОБ или ФАС).

Для приобретения статуса перевозчика предусмотрено лицензирование перевозочной деятельности. Соответствующие положения о лицензировании были утверждены: на железнодорожном транспорте - Постановлением Правительства РФ от 5 июня 2002г. N 383; на морском транспорте - Постановлением Правительства РФ от 19 июня 2002г. N 447; на автомобильном - Постановлением Правительства РФ от 10 июня 2002г. N 402; на воздушном - Постановлением Правительства РФ от 24 января 1998г. N 85 .

Помимо отправителя и перевозчика, заключающих договор перевозки груза, к числу его субъектов относится также получатель; его нельзя признать стороной договора, так как он не участвовал в его заключении.

Как показано ранее, при определенных условиях исключение может составлять только договор фрахтования (чартер).

В российской правовой науке преобладает мнение о том, что перевозка груза осуществляется на основании договора в пользу третьего лица, а получатель представляет собой такое третье лицо.

2. В связи с проведением структурной реформы на железнодорожном транспорте в УЖТ и Федеральном законе "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" очерчены контуры концептуально новой системы его организации. Ранее единая деятельность железнодорожного транспорта была разделена на два процесса: 1) деятельность железнодорожного перевозчика по перемещению груза, пассажира, багажа, грузобагажа в пункт назначения; 2) оказание услуг владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта по ее использованию.

Во избежание повторений о новой системе организации деятельности железнодорожного транспорта сказано применительно ко всем разновидностям перевозки - перевозке груза, пассажира и багажа, грузобагажа.

Инфраструктура понимается как технологический комплекс, включающий железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование (ст. 2 УЖТ, ст. 2 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации").

Вследствие такого разделения круг субъектов на рынке железнодорожных перевозок расширился. Теперь это перевозчик, владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (оператор железнодорожного подвижного состава), пользователь услуг железнодорожного транспорта (грузоотправитель, пассажир). Каждый из двух указанных процессов деятельности железнодорожного транспорта будет опосредоваться своим договором: договором железнодорожной перевозки груза, пассажира, багажа, грузобагажа и договором оказания услуг по использованию инфраструктуры. Договор железнодорожной перевозки груза, в отличие от перевозки пассажира и багажа, является реальным. О его правовой природе как договоре об оказании услуги по перевозке сказано ранее. Договор же оказания услуг по использованию инфраструктуры имеет консенсуальный характер. Он сочетает элементы аренды имущества (инфраструктуры) и оказания услуг по использованию инфраструктуры ее владельцем для обеспечения перевозки.

3. Согласно ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок.

В транспортных уставах и кодексах порядок установления сроков доставки груза определен по-разному. Так, согласно ст. 33 УЖТ "сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики. Грузоотправители, грузополучатели и перевозчики могут предусмотреть в договорах иной срок доставки грузов".

На морском транспорте перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон; при отсутствии соглашения сторон - в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом (ст. 152 КТМ).

В соответствии со ст. 76 КВВТ в случаях внутренней водной перевозки сроки доставки груза и правила их исчисления определяются правилами перевозок грузов.

Сроки доставки груза воздушным транспортом определяются федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза (ст. 109 ВК).

При автомобильных перевозках сроки доставки груза установлены только для перевозок груза в междугороднем сообщении. Они устанавливаются Правилами перевозки груза автомобильным транспортом (п. 69 УАТ).

За просрочку доставки груза перевозчик несет ответственность в виде штрафа (пени), размер которого зависит от длительности просрочки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате (минимальному размеру оплаты труда - ст. 120 ВК). Взыскание штрафа (пени) возможно при наличии вины перевозчика, но при этом его вина в допущенной просрочке предполагается.

4. Договор перевозки груза относится к категории возмездных. За оказываемую ему услугу по транспортировке груза и связанные с ней работы отправитель (фрахтователь) обязан уплатить перевозчику провозную плату. Ее размер определяется соглашением сторон договора, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 790 ГК). Тарифы - системы зафиксированных в нормативном порядке цен на перевозку грузов, пассажиров и багажа и дополнительных сборов за выполнение операций, связанных с такими перевозками.

На железнодорожном транспорте тарифы устанавливаются в соответствии с Федеральным законом "О естественных монополиях" (п. 1 ст. 8 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации"). В КВВТ (п. 1 ст. 6) содержится указание на то, что порядок установления тарифов, а также правила их применения определяются Правительством РФ; в соответствии с п. 100 УАТ тарифы утверждаются Правительством РФ.

Применение обязательных тарифов обеспечивает распространение одинаковых цен на всех потребителей услуг транспорта общего пользования (ст. 790 ГК), что характерно для публичного договора (ст. 426 ГК).

Работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон.

По общему правилу причитающиеся перевозчику плата за перевозку груза и все прочие платежи должны быть уплачены отправителем (фрахтователем) при сдаче груза к перевозке. Однако в случаях, предусмотренных законом или иными нормативными актами, в частности издаваемыми на отдельных видах транспорта правилами перевозки грузов, допускается перевод платежей на получателя.

Перевозчику в обеспечение исполнения обязанности его контрагента по внесению провозной платы и других платежей по перевозке груза предоставлено право удержания переданного ему груза, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства.

Удержание груза перевозчиком представляет собой один из способов обеспечения исполнения обязательств (ст. 359 ГК). Требования перевозчика, удерживающего груз, удовлетворяются из стоимости груза в объеме и порядке, предусмотренных для удовлетворения требований, обеспеченных залогом (ст. 360 ГК).

5. Характеризуя ответственность субъектов, которым предстоит участвовать в перевозке груза, следует напомнить об обязанности перевозчика по подаче транспортных средств (вагонов, контейнеров, морских или речных судов, автомашин и т.п.) к обусловленному сроку в место погрузки и предъявлению отправителем к тому же сроку груза к перевозке. Перевозчик за неподачу транспортных средств, а отправитель - за непредъявление груза или неиспользование транспортных средств по иным причинам несут взаимную имущественную ответственность (п. 1 ст. 794 ГК).

Основания этой ответственности установлены в транспортных уставах и кодексах (ст. 94 УЖТ, ст. 115 КВВТ, п. 127 УАТ) или в Положениях об ответственности за невыполнение плана перевозок. Исключение составляет лишь ВК, в котором нет правил о такой ответственности.

Ответственность перевозчика и отправителя за неподачу транспортных средств и непредъявление груза наступает независимо от реального причинения убытков, т.е. носит штрафной характер. Причиненные другой стороне убытки не подлежат возмещению, даже если превышают размер взысканного с неисправной стороны штрафа. Следовательно, по своей правовой природе такой штраф должен быть отнесен к законной исключительной неустойке.

Рассматриваемая ответственность представляет собой предусмотренное в нормативном порядке отступление от принципа вины. Меры ответственности могут быть применены и без вины обязанной стороны. Обстоятельства, обусловившие объективную невозможность исполнения соответствующей обязанности, освобождают от уплаты штрафа только в том случае, когда подпадают под установленные в законе, транспортных уставах и кодексах исчерпывающие ("замкнутые") перечни оснований освобождения от ответственности. Согласно ст. 794 ГК к таким основаниям относятся непреодолимая сила, иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения), военные действия, прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Размер подлежащего за неподачу транспортных средств или непредъявление груза штрафа исчисляется в процентах к провозной плате за непринятое количество груза или его непредъявленное количество (ст. 115 КВВТ, п. 127 УАТ, Положение об ответственности за невыполнение плана перевозок, действующее на морском транспорте) либо в определенной части минимального размера оплаты труда за каждую тонну груза или каждый контейнер (ст. 94 УЖТ). Этот размер регулярно пересматривается (Постановление Правительства РФ от 28 апреля 1995г. N 433). С неисправного участника экспортной перевозки взыскиваются установленные штрафы.

В ст. 791 ГК установлена обязанность перевозчика подать отправителю исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Отправитель в силу ст. 793, 794 ГК обязан предъявить груз в состоянии, соответствующем правилам перевозки.

Нарушение этих требований приравнивается к неподаче транспортных средств или непредъявлению груза и влечет применение указанной штрафной ответственности. Отказ отправителя от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза, представляет собой только право отправителя, но не его обязанность (п. 1 ст. 791 ГК).

В этой связи нужно признать нуждающуюся в пересмотре арбитражную практику, сложившуюся в соответствии с инструктивными указаниями Государственного арбитража СССР от 29 марта 1968г. N И-1-9 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге". В соответствии с этими указаниями грузоотправитель обязан был отказаться от погрузки в вагон или контейнер, который по техническому состоянию или в коммерческом отношении не обеспечивал сохранность груза. В случае же принятия такого подвижного состава грузоотправитель нес ответственность за происшедшую несохранность груза.

Ныне в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" проведено четкое разграничение между технической неисправностью вагона, контейнера и его коммерческой непригодностью.

Ответственность за несохранность груза, допущенную из-за технической неисправности транспортного средства, должен нести перевозчик (п. 7 Постановления Пленума N 18). Если несохранность груза произошла вследствие коммерческой непригодности вагона (контейнера), от погрузки в который отправитель не отказался, перевозчик может быть освобожден от ответственности. В этом случае отправитель подлежит освобождению от ответственности, если докажет вину перевозчика в несохранности груза (п. 8 Постановления Пленума).

6. После подачи транспортных средств и предъявления груза отношения сторон вступают в следующую фазу - погрузка, размещение, укладка (разравнивание) груза. Обязанности погрузки (выгрузки) груза распределяются между перевозчиком и грузовладельцем в соответствии с условиями договора, если иное не установлено транспортными уставами и кодексами и правилами перевозки груза на отдельных видах транспорта. Для погрузки (выгрузки) груза отправителем (получателем) установлены нормы погрузоразгрузочных работ (количество груза на единицу времени) или сроки выполнения работ в часах либо днях. Нормы погрузки-выгрузки или сроки могут быть предусмотрены договором, если не установлены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Нарушение сроков погрузки-выгрузки (несоблюдение норм погрузоразгрузочных работ) дает основания перевозчику взыскать с отправителя или получателя штраф (ст. 99 УЖТ, ст. 120 КВВТ, п. 141 УАТ).

Особенно детально регламентированы отношения перевозчика и грузовладельца, связанные со сроками погрузки-выгрузки и ответственностью за их несоблюдение, на морском транспорте. Они определяются соглашением сторон. При отсутствии такого соглашения применяются сроки, обычно принятые в портах погрузки-выгрузки. Такого рода обычаи кодифицируются и издаются в виде свода обычаев соответствующего порта.

На морском транспорте по окончании срока, в течение которого груз должен быть погружен-выгружен, называемого сталийным временем (сталией), начинается дополнительное время ожидания (контрсталийное время). За время ожидания судном окончания погрузки-выгрузки в течение контрсталии выплачивается специальная неустойка (демередж). Если же грузовые операции закончены досрочно (до истечения сталийного времени), грузовладелец имеет право на получение от перевозчика вознаграждения (диспача). Размер демереджа и диспача определяется договором или ставками, обычно принятыми в соответствующем порту (ст. 130 - 133 КТМ).

При превышении контрсталийного времени судно переходит на сверхконтрсталию (детеншен). Задержка судна в течение детеншена влечет за собой обязанность грузовладельца по возмещению перевозчику всех вызванных этим убытков.

Если погрузка (выгрузка) груза входит в обязанности перевозчика, время, затраченное на грузовые операции, включается в срок доставки груза. Следовательно, ответственность за просрочку таких операций возможна, когда просрочка приводит к несоблюдению срока доставки груза.

Необходимыми элементами перевозки груза служат оформление на погруженный груз надлежащих документов и их передача перевозчику. Так, помимо документов, служащих формой договора, перевозчику в зависимости от рода и вида перевозимого груза иногда должны быть представлены удостоверение о качестве груза, ветеринарное свидетельство, инструкции о физико-химических свойствах груза и мерах предосторожности при его перевалке и т.п. После принятия к перевозке груз хранится перевозчиком бесплатно.

7. Одна из основных обязанностей перевозчика заключается в обеспечении сохранности вверенного ему груза. Устанавливая ответственность за нарушение этой обязанности, ГК (ст. 796) прежде всего называет виды такой несохранности - утрата, недостача, повреждение (порча) груза. Под утратой понимаются все случаи непередачи получателю груза безотносительно к ее причинам (гибель груза, его потеря, хищение, конфискация, выдача неуправомоченному лицу и т.п.). Недостача груза представляет любую частичную его утрату (сохранившаяся часть груза передается получателю). Повреждение - не что иное, как нарушение целостности предметов, составляющих груз. Порча понимается как изменение свойств груза, ведущее к его полному или частичному обесценению.

ГК определяет период ответственности перевозчика. Возможность ответственности возникает после принятия груза к перевозке и до его выдачи получателю. Следовательно, перевозчик отвечает за груз и тогда, когда он принят к перевозке, но не погружен в транспортное средство (в вагоны, думпкары, цистерны, трюмы или другие грузовые помещения морского или речного судна, кузов автомобиля, грузовые отсеки самолета), а находится на складах, в пакгаузах, хранилищах перевозчика.

ГК устанавливает и основания ответственности перевозчика. Он несет ответственность, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Эта формулировка означает, что ответственность перевозчика основана на принципе вины. Примерно так же сформулированы основания ответственности перевозчика в транспортных уставах и кодексах (ст. 95 УЖТ, п. 1 ст. 117 КВВТ, ст. 118 ВК, п. 132 УАТ). В ст. 166 КТМ прямо указывается на отсутствие вины перевозчика, его работников или агентов.

Процесс установления отсутствия вины перевозчика предполагает прежде всего выявление того конкретного события или явления, которое вызвало несохранность груза. Ссылки на проявление перевозчиком должной заботливости о грузе вообще, т.е. вне связи с конкретными обстоятельствами, вызвавшими ущерб, недостаточны.

В транспортные уставы и кодексы (за исключением ВК) включены перечни обстоятельств, которые наиболее часто с учетом специфики деятельности каждого вида транспорта вызывают несохранность груза (ст. 95 УЖТ, ст. 166 КТМ, ст. 118 КВВТ, п. 132 УАТ). Эти перечни имеют примерный характер. При определенных условиях перевозчик может быть освобожден от ответственности и тогда, когда ущерб наступил вследствие обстоятельства, не предусмотренного в перечне. Следовательно, значение таких перечней сводится только к тому, что из общего круга обстоятельств, приводящих к ущербу, таким путем выделяются наиболее часто встречающиеся и тем самым устанавливаются известные ориентиры для определения направления исследования фактов.

Помимо выявления конкретного обстоятельства, вызвавшего несохранность груза, нужно убедиться и в том, что между этим фактическим обстоятельством (событием, явлением) и наступившим результатом существует необходимая причинная связь.

Третьей предпосылкой освобождения перевозчика от ответственности служит проявленная им должная заботливость о грузе в связи с действием конкретной причины, способной вызвать несохранность груза. О такой заботливости можно говорить, во-первых, при полной непричастности перевозчика к возникновению вредных обстоятельств; во-вторых, при принятии им всех разумных мер по предотвращению их действия или устранению последствий.

Следует отметить одну важную особенность построения ответственности перевозчика за несохранность груза при морских перевозках в заграничном сообщении. КТМ неизвестны случаи безвиновной ответственности морского перевозчика. Но в Кодексе установлено исключение противоположного порядка - вина морского перевозчика не всегда влечет за собой его ответственность.

Согласно ст. 167 КТМ перевозчик не отвечает за несохранность груза, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что его утрата, недостача или повреждение произошли вследствие действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном.

Это положение известно, как правило, о навигационной ошибке. Навигационная ошибка указанных лиц - проявление вины работников морского перевозчика. Поскольку же перевозчик отвечает за действия и упущения своих работников как за собственные, законодатель, освобождая его от ответственности за навигационную ошибку, тем самым освобождает перевозчика от ответственности за ущерб, причиненный по его вине. Перспективы сохранения в российском праве правила о навигационной ошибке всецело зависят от судьбы этого правила в мировом торговом мореплавании. Отказ от применения этого правила в международной практике морского судоходства сделает его ненужным и в российском праве.

В ст. 796 ГК закреплен определенный подход к распределению между перевозчиком и грузовладельцем обязанностей по доказыванию по спорам о несохранности груза. ГК указывает, что перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Таким образом, в ГК установлена опровержимая презумпция вины перевозчика в несохранности груза после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю. Опровергнуть эту презумпцию и тем самым освободиться от ответственности за несохранность груза перевозчик может, доказав, что: ущерб вызван одним из конкретных природных событий или общественных явлений; между этим событием или явлением и несохранностью груза имеется необходимая причинная связь, а перевозчиком в связи с действием этой причины проявлена должная заботливость о грузе.

В качестве общего правила распределения обязанностей по доказыванию по спорам о несохранности груза транспортные уставы и кодексы придерживаются такого же принципа (ст. 95 УЖТ, ст. 166 КТМ, ст. 118 КВВТ, п. 132 УАТ, ст. 118 ВК).

Но, признавая правильность такого подхода в качестве общего правила, транспортные уставы и кодексы, за исключением ВК, установили из него ряд существенных изъятий. В каждом из них (кроме ВК) названы обстоятельства, при которых бремя доказывания вины перевозчика в несохранности груза возлагается на грузовладельца. Так, согласно ст. 118 УЖТ такая обязанность лежит на грузовладельце в семи случаях (прибытие груза в исправном вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами и т.д.).

В других транспортных уставах и кодексах предусмотрено возложение на грузовладельца указанной обязанности в случаях доставки груза в место назначения в исправных транспортных средствах за исправными пломбами отправителя, в исправной таре (ст. 168 КТМ, ст. 118 КВВТ, п. 133 УАТ), перевозки груза в сопровождении представителя отправителя или получателя (ст. 168 КТМ, ст. 118 КВВТ, п. 133 УАТ), недостачи груза в пределах норм естественной убыли (ст. 118 КВВТ, п. 133 УАТ).

Применение указанных норм на практике подчас ставило грузовладельца в весьма затруднительное положение, так как он оказывался не в состоянии доказать вину перевозчика. С другой стороны, последний при указанных обстоятельствах попадал в условия полной безнаказанности за допущенную несохранность груза.

Нужно признать, что с введением в действие части второй ГК названные нормы полностью утратили силу. В ст. 796 ГК установлена презумпция виновности перевозчика, а каких-либо изъятий из этого положения в ГК не предусмотрено. Помимо того, согласно п. 2 ст. 401 ГК при нарушении обязательства отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство.

Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в Постановлении от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" также указал, что в предусмотренных в ст. 109 ТУЖД случаях железная дорога освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждения (порчу) груза при перевозке, "если они произошли, как указано в статье 796 ГК РФ, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело" (п. 21).

Еще более четко выражен подобный подход в Постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 9 февраля 1999 г. по иску АОО "Магаданметаллоторг" к АОО "Сахалинское морское пароходство", управлению Дальневосточной железной дороги, АОО "Челябинский трубопрокатный завод". Отменяя решение нижестоящих арбитражных судов об отказе в иске к перевозчику ввиду непредставления грузовладельцем доказательств вины перевозчика в недостаче груза, Президиум указал: суд не учел, что УЖТ применялся с учетом норм гл. 40 ГК, и решение следовало принимать исходя из положений ст. 796 ГК.

Обязанность представить доказательства вины грузовладельца и возложение невыгодных последствий такого непредставления на перевозчика (железную дорогу) выражены и в Постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 1 августа 1995г. по делу N 12/14.

В ГК сохранен принцип ограниченной ответственности перевозчика за ущерб, вызванный несохранностью груза. Ограничение ответственности выражается в том, что ущерб не возмещается перевозчиком в полном размере понесенных грузовладельцем убытков (ст. 15 ГК). Понесенный при перевозке груза ущерб возмещается в случае утраты или недостачи груза в размере стоимости утраченного или недостающего груза; в случае повреждения или 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).

Стоимость утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза определяется по цене, указанной в счете продавца, или по цене, зафиксированной в договоре купли-продажи, поставки товара. Если счет продавца отсутствует или в договоре не указана цена товара, следует исходить из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. При возникновении спора между сторонами вопрос о стоимости груза должен быть разрешен судом, который вправе назначить по делу соответствующую экспертизу.

Поскольку при необеспечении сохранности груза цель договора перевозки не достигнута, перевозчик наряду с возмещением грузовладельцу причиненного ущерба возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, поврежденного или испорченного груза, если эта плата не включена в стоимость груза.

ГК дифференцированно оценивает доказательственную силу документов, удостоверяющих факт несохранности груза и ее причины. При этом предпочтение отдается коммерческим актам, актам общей формы и другим документам, составленным с участием представителей как перевозчика, так и грузовладельца (отправителя или получателя). Если же какой-либо из этих документов составлен перевозчиком в одностороннем порядке, ему не может быть отдано предпочтение перед любыми другими письменными доказательствами. Он оценивается наряду с любыми другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя или получателя (п. 4 ст. 796 ГК).

8. После доставки груза в пункт назначения перевозчик обязан уведомить получателя о прибытии груза (ст. 34 УЖТ, п. 1 ст. 111 ВК, условия стандартных проформ рейсовых чартеров). Получатель должен принять прибывший в его адрес груз и вывезти его с территории железнодорожной станции, аэропорта, морского или речного порта, пристани в установленные сроки. В течение времени, определенного в договоре или в правилах перевозки груза транспортом соответствующего вида, перевозчик обязан бесплатно хранить груз. По окончании соответствующего срока за хранение груза взыскивается отдельная плата.

При несвоевременном вывозе груза по вине получателя плата за его хранение подлежит увеличению в несколько раз (ст. 43 УЖТ). Если груз не получен в течение предусмотренного в правилах перевозки груза срока хранения, он может быть реализован в установленном порядке (ст. 35 УЖТ, ст. 112 ВК).

Передача груза получателю закрепляется документально и удостоверяется подписью последнего в соответствующей накладной или коносаменте. Только после этого договор перевозки груза может считаться прекращенным ввиду исполнения.

9. ГК сохранил для отправителя или получателя груза обязательность предъявления к перевозчику претензии до предъявления к нему иска, вытекающего из перевозки груза. Под претензией понимается письменное обращение к перевозчику с требованием о возмещении ущерба, вызванного несохранностью груза, об уплате штрафа в связи с неподачей транспортных средств и т.п. Порядок предъявления претензии по-прежнему регулируется правилами транспортных уставов и кодексов (п. 1 ст. 797 ГК).

Что же касается сроков предъявления претензии к перевозчику, то такие сроки в ГК не установлены. Более того, срок предъявления претензии выходит за пределы понятия порядка предъявления претензии (п. 1 ст. 797 ГК). Поэтому следует признать, что ГК не дает транспортным уставам и кодексам права установления подобных сроков. Следовательно, соответствующие правила в ныне действующих транспортных уставах и кодексах о сроках предъявления претензии к перевозчику (ст. 123 УЖТ - шесть месяцев; п. 163 УАТ - шесть месяцев; претензии об уплате штрафов и пеней - ст. 123 УЖТ - 45 дней, ст. 126 ВК - шесть месяцев) не отвечают ГК и потому не имеют юридической силы.

Таким образом, претензия может быть предъявлена в пределах годичного срока исковой давности (ст. 406 КТМ).

Право на предъявление иска к перевозчику возникает только при полном или частичном отказе удовлетворить претензию или неполучении от перевозчика ответа в тридцатидневный срок. ГК установил новый срок исковой давности в один год по всем требованиям, вытекающим из перевозки груза. Течение годичного срока начинается с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами (п. 3 ст. 797 ГК). Он понимается как момент полного или частичного отклонения претензии перевозчиком или окончания тридцатидневного срока, в течение которого перевозчиком не дан ответ на претензию.

В отличие от требований к перевозчику, вытекающих из перевозки груза, по искам перевозчика к грузовладельцам обязательный претензионный порядок не установлен. Следовательно, с иском такого рода перевозчик вправе обратиться непосредственно в суд или арбитражный суд. На иски перевозчика к грузовладельцам, вытекающие из перевозки груза, распространяется годичный срок исковой давности, установленный в п. 3 ст. 797 ГК.

10. От договора перевозки груза (ст. 785 ГК) принципиально отличается договор об организации перевозок (ст. 798 ГК). Последний может быть заключен перевозчиком и грузовладельцем при наличии между ними устойчивых связей, обусловленных систематическими перевозками грузов в течение более или менее длительного периода.

Договоры об организации перевозок (на практике их именуют долгосрочными, годовыми, навигационными, "генеральными") могут быть заключены на время навигации, на год или на больший срок. В таком договоре в первую очередь устанавливаются общие для всех предстоящих разовых отправок грузов условия организации перевозок. Эти условия могут вытекать из особенностей конкретной обстановки, в которой осуществляются перевозки, или определяться особенностями перевозимых грузов.

В нем могут быть определены формы конкретизации обязанностей по предъявлению груза и подаче транспортных средств (акцептование перевозчиком заявок или заказов отправителя, сроки подачи таких заявок или заказов), порядок расчетов между сторонами и другие условия организации перевозки. Но в договоре об организации перевозок не определяются количество груза, который должен быть перевезен в результате одноразовой отправки, сроки подачи транспортных средств и предъявления груза для каждой отправки, размер платы за конкретную перевозку груза и т.д. В нем могут быть определены лишь общие объемы груза, подлежащего перевозке в течение обусловленного периода (навигации, года, трех или пяти лет и т.п.), и установлены меры ответственности за невыполнение перевозок груза в этом объеме в целом по итогам обусловленного в договоре периода.

Основанием ответственности сторон за неосуществление разовой перевозки в каждом случае будет служить конкретный договор перевозки груза. Подобная ответственность наступает для сторон безотносительно к тому, был ли ими заключен договор об организации перевозок. Таким образом, этот договор представляет собой самостоятельную гражданско-правовую сделку, не совпадающую по значению и правовым последствиям с договором о конкретной перевозке груза.

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

1. По договору перевозки пассажиров и багажа одна сторона - 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, а другая сторона - пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа (п. 1 ст. 786 ГК).

Этот договор - одна из разновидностей обязательства по перевозке. В гл. 40 ГК он назван в числе других договоров перевозки - перевозки груза, фрахтования. Его предметом, как и предметом перевозки груза, служит деятельность перевозчика - транспортная услуга. Эта деятельность выражается в самом перемещении.

В этом сходство между двумя договорами. Однако по характеру объектов перемещения данные договоры не совпадают. Договор перевозки груза опосредствует отношения по перемещению такого материального объекта, как груз (в большинстве случаев - товар). Напротив, договор перевозки пассажира и багажа регулирует отношения, возникающие из перемещения физического лица - пассажира, а в некоторых случаях и его багажа. Таким образом, потребителем услуги, оказываемой перевозчиком, выступает пассажир. Поэтому на отношения из перевозки пассажира и багажа, помимо ГК и транспортных уставов и кодексов, распространяется Закон "О защите прав потребителей" (п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994г. N 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей").

Различие в объектах перевозки предопределяет и несовпадение ее условий. Отсюда и различие обязанностей субъектов договоров и прежде всего перевозчика. Именно поэтому каждый из этих двух договоров представляет собой самостоятельную разновидность обязательства перевозки.

Договор перевозки пассажира может включать в себя и обязанность перевозки его багажа. Перевозка багажа не рассматривается в ГК или в каком-либо из транспортных уставов и кодексов как разновидность договора перевозки. Она неотделима от перевозки пассажира, так как потребовать принять от него багаж вправе лишь пассажир, т.е. лицо, получившее проездной билет и тем самым уже вступившее в договор пассажирской перевозки со своим контрагентом.

Таким образом, для возникновения обязанности перевозки багажа нужно дополнительное соглашение, выступающее в качестве юридического факта. Следовательно, то сложное правоотношение, которое возникает между перевозчиком и пассажиром, дополняется на основании такого соглашения еще одним правомочием и корреспондирующей ему обязанностью перевезти багаж. Если основной договор оформляется проездным билетом, то дополнительное соглашение о перевозке багажа удостоверяется багажной квитанцией, выдаваемой в подтверждение принятия багажа к перевозке.

Из сказанного вытекает, что основной договор перевозки пассажира носит консенсуальный характер. Он возникает в момент достижения соглашения сторон и оформления этого соглашения проездным билетом. Могущая возникнуть в качестве дополнения данного обязательства обязанность перевозчика перевезти багаж и правомочие требовать такой перевозки багажа реальны. Для их возникновения необходима передача багажа перевозчику, оформляемая выдачей багажной квитанции с отметкой (штемпелем) в проездном билете пассажира. При этом багаж может быть сдан перевозчику лишь по предъявлении пассажиром проездного билета независимо от того, где сдается багаж - в пункте отправления или в пути. Багаж может быть выдан пассажиру еще до прибытия последнего в место назначения. Выдача багажа не влечет за собой прекращения обязанности доставки пассажира.

Формы проездного билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 786 ГК). Этот порядок для разных видов транспорта неодинаков. Так, согласно ст. 82 УЖТ эти формы устанавливает федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области финансов.

Формы билетов и других проездных документов на автомобильном транспорте устанавливаются Министерством транспорта РФ (п. 78 УАТ). На воздушном транспорте эти вопросы решаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации (п. 2 ст. 105 ВК). На воздушном и железнодорожном транспорте, за исключением городского и пригородного сообщения, в отличие от других видов транспорта, проездной билет является именным. Багажная квитанция во всех случаях выдается на предъявителя. Утраченный пассажирский билет не возобновляется, и уплаченные за него деньги возврату не подлежат. В случае утраты багажной квитанции багаж может быть выдан пассажиру по его заявлению при предъявлении им данных о его праве на получение багажа.

Перевозка пассажира и багажа может быть признана перевозкой транспортом общего пользования. Для этого нужно, чтобы соответствующая коммерческая организация была обязана по закону, в силу предписаний иных правовых актов или на основании разрешения (лицензии) осуществлять такую перевозку при обращении к ней любого гражданина. В указанном случае договор, исполняемый таким перевозчиком, признается публичным (ст. 426 ГК).

2. Договор пассажирской перевозки относится к числу возмездных. Приобретая билет, пассажир тем самым исполняет лежащую на нем обязанность оплаты перевозки. Предъявляя для перевозки багаж, он отдельно оплачивает его перевозку. Плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 790 ГК). Как и при перевозке груза, о чем говорилось ранее, четкий порядок установления тарифов во всех транспортных уставах и кодексах еще не определен. В отличие от перевозки грузов регулирование тарифов на перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении, кроме железнодорожного транспорта, осуществляется органами исполнительной власти субъектов РФ.

По соображениям, изложенным ранее применительно к плате за перевозку груза, также нельзя признать оправданным и право воздушного перевозчика устанавливать плату за перевозку пассажиров и багажа воздушным транспортом общего пользования (п. 3 ст. 64 ВК).

На воздушном транспорте багаж в пределах определенной весовой нормы принимается к перевозке без какой-либо дополнительной оплаты (помимо стоимости пассажирского билета). За пределами этой бесплатной нормы перевозка багажа оплачивается отдельно. В обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей перевозчик вправе удерживать переданный ему для перевозки багаж, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки и не вытекает из существа обязательства (п. 4 ст. 790 ГК).

Определенные группы пассажиров имеют право на льготы при уплате провозных платежей. В таких случаях перевозки транспортом общего пользования оплачиваются по льготным тарифам, регулируемым в указанном выше порядке. Некоторые категории граждан полностью освобождаются от провозной платы законом РФ, а для городского и местного сообщения - решением органов субъектов Федерации. Понесенные транспортной организацией в связи с предоставлением льгот и преимуществ расходы возмещаются ей за счет средств соответствующего бюджета.

Согласно ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить пассажира и багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок. Сроки отправления и прибытия пассажира и багажа, следующего в большинстве случаев с тем же транспортным средством, которым доставляется пассажир, установлены в виде расписания движения соответствующих транспортных средств.

Опоздание отправления пассажира или прибытия соответствующего транспортного средства в пункт назначения по сравнению со сроками отправления или прибытия, указанными в расписании, означает нарушение перевозчиком условий договора перевозки пассажира. Поэтому за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом (ст. 795 ГК). В настоящее время возможность взыскания такого штрафа и его размер установлены в ст. 110 УЖТ (3% за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда), ст. 196 КТМ (до 50% платы за проезд пассажира и платы за провоз его багажа), п. 2 ст. 116 КВВТ (3% стоимости проезда за каждый час задержки или опоздания, но не более чем в размере стоимости проезда), ст. 120 ВК (25% минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более 50% провозной платы).

В отличие от размеров штрафов за задержку отправления пассажира или его прибытия в пункт назначения штрафы за просрочку доставки багажа уплачиваются пассажиру или получателю багажа: на железнодорожном транспорте в размере 3% платы за перевозку багажа за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку багажа (ст. 108 УЖТ); на воздушном транспорте в размере 25% минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более 50% провозной платы (ст. 120 ВК); на автомобильном транспорте в размере 10% платы за перевозку багажа за каждые сутки просрочки, но не более 50% платы за перевозку багажа (п. 138 УАТ).

Ответственность в виде штрафа за задержку отправления пассажира или его прибытия в пункт назначения (ст. 795 ГК), а равно за просрочку доставки багажа возможна, если перевозчик не докажет отсутствие своей вины в задержке или просрочке (ст. 108 УЖТ, ст. 120 ВК, п. 138 УАТ).

По общим правилам гражданского законодательства (ст. 393 ГК), пассажир за указанные нарушения договора перевозки вправе требовать от перевозчика возмещения причиненных ему этими нарушениями убытков. Однако убытки могут быть возмещены лишь при доказанности самого факта причинения и их размера; помимо того, поскольку характер подлежащего взысканию с перевозчика штрафа не определен, его нужно признать зачетной неустойкой. Следовательно, взыскание убытков возможно лишь в части, не покрытой неустойкой (штрафом).

В п. 3 ст. 786 ГК названы наиболее важные права пассажира, принадлежащие ему на любом виде транспорта. Каждое из этих прав конкретизируется, а самый их перечень дополняется в транспортных уставах и кодексах применительно к определенному виду транспорта.

Так, пассажир имеет право:

перевозить с собой детей бесплатно (не старше 5 лет на железнодорожном, морском, внутреннем водном и автомобильном транспортах, не старше 2 лет - на воздушном транспорте) или с оплатой по льготному тарифу (от 5 до 10 лет - на железнодорожном, морском, внутреннем водном транспортах, от 2 до 12 лет - на воздушном транспорте);

провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм (они предусмотрены правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на отдельных видах транспорта);

сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

Помимо этих основных прав, в транспортных уставах и кодексах перечислен целый ряд дополнительных прав. Так, в ст. 83 УЖТ указано, что пассажир вправе делать остановку в пути следования с продлением срока действия билета, продлевать срок его действия в случае болезни, выезжать поездом, отходящим ранее того, на который приобретен билет, возобновить действие билета в случае опоздания на поезд, отказаться от поездки и возвратить билет и др.

Что же касается обязанностей пассажира, то, помимо внесения платы за проезд, о чем говорилось ранее, пассажир обязан соблюдать общественный порядок, правила пользования транспортными средствами и помещениями транспорта, бережно относиться к имуществу транспортной организации.

3. В основе ответственности перевозчика за несохранность багажа лежат те же правила, на которых построена ответственность за несохранность груза и о которых говорилось ранее (ст. 796 ГК). Это относится к общему принципу ответственности за несохранность багажа (принцип вины), к установлению презумпции виновности перевозчика и недопустимости каких-либо изъятий из правила о возложении обязанности доказывания отсутствия вины на перевозчика, ограничению размеров возмещения ущерба, возврату провозной платы за багаж в случае его несохранности и, наконец, доказательственной силы документов и несохранности багажа.

В отличие от претензий и исков, вытекающих из перевозки груза, в отношении претензий и исков по перевозкам пассажиров и багажа сохранили силу прежние правила транспортных уставов и кодексов. Претензии к перевозчику об уплате штрафа и пени могут быть предъявлены в течение 45 дней, в остальных случаях - в течение 6 месяцев (ст. 123 УЖТ, п. 163 УАТ).

Претензии по перевозке пассажира и багажа по внутренним водным путям могут быть предъявлены в течение срока исковой давности, при внутренних воздушных перевозках - в течение 6 месяцев, при международных воздушных перевозках в случае повреждения (порчи) багажа - в течение от 7 до 14 дней, просрочки доставки багажа - в течение 21 дня, утраты багажа - в течение 18 месяцев (ст. 126, 127 ВК). Перевозчик обязан в течение трех месяцев, а по претензиям об уплате штрафа - в течение 45 дней уведомить пассажира о результатах рассмотрения претензии. В случае отклонения претензии или неполучения на нее ответа пассажир вправе обратиться в суд. Срок исковой давности по искам пассажира к перевозчику - два месяца, по искам перевозчика к пассажиру - шесть месяцев.

Отношения, вытекающие из причинения перевозчиком вреда жизни или здоровью пассажира, не регулируются правилами о договоре пассажирской перевозки, а в силу ст. 800 ГК подчиняются нормам гл. 59 ГК. Это означает, что, хотя перевозчика и пассажира связывают договорные отношения, ответственность за вред его жизни и здоровью определяется правилами о внедоговорной (деликтной) ответственности.

Использование транспортных средств представляет собой деятельность, связанную с повышенной опасностью для окружающих (ст. 1079 ГК). Поэтому причинитель вреда несет ответственность даже при отсутствии его вины. Он освобождается от ответственности, если докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Однако законом или договором может быть предусмотрена повышенная (по сравнению с нормами гл. 59 ГК) ответственность перевозчика. В этом случае применяются положения о такой повышенной ответственности.

В настоящее время все действующие транспортные уставы и кодексы предусматривают ответственность владельца транспортного средства, соответствующую гражданскому законодательству РФ. Иная ответственность может вытекать только из международных договоров (транспортных конвенций) РФ.

**§ 4. Договор фрахтования**

1. Третьей разновидностью договора перевозки служит договор фрахтования. Согласно ч. 1 ст. 787 ГК по договору фрахтования (чартер) одна сторона - фрахтовщик обязуется предоставить другой стороне - фрахтователю за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

В этом определении акцент сделан на обязанности фрахтовщика предоставить фрахтователю определенное имущество - всю или часть вместимости транспортного средства. Чисто внешне этот момент сближает фрахтование с арендой (имущественным наймом), при котором имущество предоставляется арендатору (нанимателю) во временное владение и пользование или во временное пользование (ст. 606 ГК).

Однако использованная в определении договора формулировка не должна вводить в заблуждение. Само предоставление вместимости транспортного средства нельзя отрывать от цели такого предоставления - перевозка грузов, пассажиров и багажа. Именно отношения по перевозке превалируют над всеми иными. Поэтому законодатель, исходя из основной цели, которая определяет юридическую природу договора, относит договор фрахтования к группе договоров перевозки и помещает правило, дающее определение этому договору (ст. 787 ГК), в гл. 40 "Перевозка". Поскольку перевозка груза, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки (п. 1 ст. 784 ГК), ясно, что договор фрахтования квалифицирован в ГК как договор перевозки.

Что же касается временного владения и пользования или пользования, право на которое приобретается в результате его предоставления, то возникающие из такого предоставления отношения урегулированы в ГК договором другого типа - договором аренды транспортных средств с экипажем или без экипажа (§ 3 гл. 34 ГК).

Особенно ярко "перевозочная" природа фрахтования выражена в транспортных уставах и кодексах, имея при этом в виду, что договор фрахтования довольно широко применяется на водном (особенно морском) и на воздушном транспортах <\*>. Так, общее определение договора морской перевозки груза, данное в п. 1 ст. 115 КТМ, распространяется на обе разновидности этого договора - как на чартер, так и на договор морской перевозки груза по коносаменту.

Более того, в п. 2 ст. 115 КТМ указывается, что "договор морской перевозки груза может быть заключен:

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

2) без такого условия".

В ст. 115 КТМ подчеркивается, таким образом, что чартер направлен на транспортировку груза, его доставку и вручение получателю. Следовательно, именно перевозка груза, а не само по себе предоставление транспортного средства составляет существо рейсового чартера.

Достаточно четкое закрепление нашло это положение в п. 4 ст. 67 КВВТ: договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза всего судна или части его (договор фрахтования).

Содержание любой стандартной проформы, используемой для заключения конкретных договоров фрахтования судна, убеждает в правильности этого положения. Так, в ст. 1 проформы чартера "Дженкон" говорится о том, что, будучи погруженным, судно проследует в порт назначения и выдаст там груз после оплаты фрахта. Согласно ст. 1 проформы чартера "Ньювой" судно доставит груз "со всей возможной скоростью в указанный ниже порт выгрузки и там сдаст этот груз".

В торговом мореплавании чартер служит целям перевозки груза в специфических условиях нерегулярного (трампового) сообщения. На зафрахтованном на основании рейсового чартера судне, как правило, перевозятся сравнительно дешевые, так называемые массовые грузы - нефть, каменный уголь, руда, лес и т.д. Эти грузы перевозятся большими партиями в количествах, достаточных для загрузки всего судна, части его или определенного судового помещения. Размещая в помещениях своего судна этот груз, фрахтовщик не передает фрахтователю ни владения, ни пользования судном. Через подчиненных ему членов экипажа фрахтовщик осуществляет владение судном, не разделяя этого правомочия с фрахтователем. С другой стороны, полезные свойства судна эксплуатируются фрахтовщиком для получения доходов от грузовой перевозки. Ему принадлежит прибыль, полученная в результате морского предприятия. На него же падают убытки, которые могут быть следствием перевозки. Если коммерческая эксплуатация судна осуществляется фрахтовщиком, то вполне понятно, что ему принадлежит и правомочие пользования судном.

Следовательно, реальное содержание обязанности фрахтовщика по предоставлению грузовых помещений судна (по терминологии ГК, "вместимости одного или нескольких транспортных средств") сводится только к тому, чтобы согласно условиям чартера разместить груз во всех грузовых помещениях судна либо в какой-то части или отвести их для размещения груза. Такой взгляд на правовую природу договора фрахтования судна на рейс (рейсового чартера) нужно признать господствующим в науке морского права не только России, но и Польши, Болгарии, Англии, США и ряда других морских держав.

Итак, чартер на морском или внутреннем водном транспорте нужно определить как договор перевозки груза, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется подать судно в порт погрузки, принять и перевезти груз водным путем в порт назначения в отведенных для этой цели всех грузовых помещениях судна или в их определенной части и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а другая сторона (фрахтователь) обязуется обеспечить предъявление предназначенного к перевозке груза и уплатить за его перевозку установленную плату (фрахт).

Чартер на водном транспорте представляет собой только договор перевозки груза. В целях перевозки пассажиров и багажа на этих видах транспорта используется либо договор пассажирской перевозки, либо договор фрахтования транспортного средства на время (тайм-чартер). Основываясь на этом договоре, фрахтователь по тайм-чартеру, будучи арендатором по отношению к фрахтовщику, вступает в договоры пассажирской перевозки с каждым из физических лиц, пассажиров. По отношению к ним он выступает в качестве перевозчика. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) - одна из двух разновидностей договора аренды транспортного средства, используемая на водном транспорте (см. § 3 гл. 34 ГК).

2. Особого внимания заслуживает вопрос о правовой природе договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Согласно ст. 104 ВК по такому договору фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется ВК.

Отношения по воздушным перевозкам грузов или почты на указанных условиях полностью охватываются договорами грузовой воздушной перевозки или воздушной перевозки почты. Их отличие от иных разновидностей перевозки груза или почты заключается только в условиях перевозки - предоставление для размещения груза или почты вместимости одного или нескольких воздушных судов либо части такой вместимости. Владение воздушным судном и пользование им для извлечения прибыли осуществляются при таком предоставлении фрахтовщиком и к фрахтователю не переходит. Следовательно, новых элементов, принципиально изменяющих их природу, эти договоры в силу предоставления вместимости воздушного судна для размещения груза или почты не приобретают. Поэтому все сказанное ранее о правовой природе чартера, используемого для перевозки груза на морском или речном транспорте, относится и к этим договорам.

Сложнее выяснить правовую природу воздушного чартера, используемого для перевозки пассажира и багажа. Если перед нами договор, по которому перевозчик берет на себя обязанность перевезти с условием предоставления вместимости судна или ее части для перевозки в пункт назначения физического лица, гражданина, а в случае сдачи им багажа также и доставить в данный пункт багаж - это договор перевозки пассажира и багажа.

Его отличие от договора линейной пассажирской перевозки заключается только в предоставлении пассажиру более комфортных условий для полета и размещения багажа, в предоставлении соответствующей вместимости воздушного судна или его части, отделенной от остальных помещений судна, что должно быть отражено в пассажирском билете. Следовательно, договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) в этом случае представляет собой лишь одну из двух разновидностей договора воздушной перевозки пассажиров.

Но на воздушном транспорте довольно часто, и чем далее, тем чаще перевозятся значительные группы людей - туристические, студенческие, школьные, спортивные и т.п. Технически договор с авиатранспортным предприятием обычно заключается туристической, студенческой или иной соответствующей организацией.

Здесь возможны две ситуации - когда организация выступает от имени и за счет обратившегося к ней лица, входящего в группу. Между этой организацией и таким лицом возникают отношения по договору поручения.

Что же касается отношений между авиапредприятием и физическим лицом, входящим в группу, то их отношения подпадают под действие договора пассажирской перевозки в одной из двух его разновидностей - либо это договор линейной пассажирской перевозки, либо, если пассажиру предоставляется вся или часть вместимости судна, это договор пассажирской перевозки в форме чартера.

Но организация, фрахтующая вместимость (ее часть) воздушного судна для перевозки группы лиц, может заключить чартер и от собственного имени. Тогда такая организация как фрахтователь вступает в договорные отношения с фрахтовщиком - авиационным предприятием.

Заключаемый между ними чартер не может быть квалифицирован как договор воздушной перевозки пассажира и его багажа. Ему несвойственны неотъемлемые характерные особенности пассажирской перевозки. Так, в качестве его субъекта не может быть признано физическое лицо - пассажир. Формой договора не могут рассматриваться пассажирский билет и багажная квитанция, так как в чартере указываются только соответствующая вместимость (ее часть) воздушного судна и общее число пассажиров.

Такой договор приобретает существенные элементы договора аренды транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. Это согласуется и с положением п. 2 ст. 638 ГК, в соответствии с которым арендатор в рамках коммерческой эксплуатации арендованного транспортного средства вправе без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договор перевозки (по договору фрахтования - чартеру такое право за фрахтователем не признается).

Он вправе заключать договоры пассажирской перевозки с каждым из лиц, входящих в его группу. В зависимости от условий перевозки это может быть договор, по которому пассажиру предоставляется вместимость или часть вместимости судна (чартер), и тогда арендатор выступает по отношению к пассажиру как фрахтовщик, или договор пассажирской перевозки без такого условия. В последнем случае перевозчик, в качестве которого выступает арендатор, обязан предоставить пассажиру обычное место в соответствии с выданным ему билетом, а в случае необходимости от него также должен быть принят багаж по багажной квитанции.

3. Единство правовой природы договоров грузовой перевозки по коносаменту (как правило, в линейном сообщении) и перевозки груза по чартеру (вне регулярного сообщения) не исключает определенных видовых различий между ними.

Прежде всего, их разграничение может быть проведено по эксплуатационному признаку. Чартер предусматривает перевозку с условием предоставления для размещения груза всего морского или речного судна, части его или определенных судовых помещений, а на воздушном транспорте - вместимость одного или нескольких воздушных судов или часть вместимости. Предоставляемая на основании чартера для размещения груза или пассажиров и их багажа вместимость транспортного средства должна быть отделена от иной его вместимости - от служебных или грузовых помещений, предоставленных иным фрахтователям, и т.п. Фрахтователь вправе потребовать удаления постороннего груза из предоставленной вместимости или части вместимости судна. Такого права нет у отправителя груза при линейных перевозках. Грузы - как правило, это грузы многих отправителей - размещаются на морских, речных или воздушных судах при подобной системе перевозок по усмотрению перевозчика.

В отличие от договора перевозки груза по коносаменту или накладной чартер относится к категории консенсуальных договоров. Для возникновения прав и обязанностей сторон чартера достаточно совпадения их волеизъявлений. Не требуется, чтобы соглашение было подкреплено передачей груза перевозчику. Если после заключения чартера груз не был предъявлен или транспортное средство не было подано, в отношении неисправной стороны - фрахтователя или фрахтовщика - могли бы быть применены меры имущественной ответственности.

В чартере как консенсуальном договоре предусматриваются обязанности сторон, исполнение которых предшествует самой передаче груза перевозчику, и обязанности, касающиеся самой перевозки и вручения груза получателю. Это снимает проблему согласования обязанностей по предъявлению груза и подаче транспортного средства, которые при отсутствии чартера приходится решать с помощью заявки (заказа) отправителя или договора об организации перевозок.

Как отмечалось ранее, на основании чартера осуществляются перевозки в основном массовых грузов, а на воздушных судах - пассажиров. Морские и речные суда, а также воздушные суда эксплуатируются при посредстве чартера вне расписания, в направлениях, устанавливаемых в каждом конкретном случае. Такая система эксплуатации транспортных средств требует детальной правовой регламентации условий выполнения рейса. Так, фрахтователь и фрахтовщик вправе по соглашению между собой избрать для погрузки или выгрузки либо принятия и доставки пассажиров любые порты. Место погрузки или выгрузки определяется в соответствии с указаниями фрахтователя. При линейных перевозках порты отправления и назначения определены линейным предприятием заранее. Отправитель или получатель груза либо пассажир не пользуются правом односторонне определять причал, место якорной стоянки или терминал, к которому должно быть подано транспортное средство.

Срок подачи транспортного средства в место погрузки устанавливается соглашением сторон. Сроки прихода и отхода (вылета) линейных транспортных средств предусмотрены расписанием рейсов, которое в одностороннем порядке установлено перевозчиком.

О времени предполагаемого прибытия судна в порт погрузки отправителю по условиям обычно направляется специальное уведомление (в торговом мореплавании оно называется "нотис"). Подача нотисов о предполагаемом прибытии линейных судов не практикуется.

Капитан зафрахтованного судна в письменной форме уведомляет фрахтователя (получателя) о готовности судна к погрузке или разгрузке ("нотис о готовности"). Уведомление грузовладельца о готовности к погрузке-разгрузке линейных судов не всегда обязательно.

Условия чартеров относительно распределения между сторонами расходов (а следовательно, и обязанностей) по погрузке и выгрузке транспортного средства отличаются большим разнообразием. При всем их разнообразии грузовые операции гораздо чаще лежат на обязанности фрахтователя по чартеру, чем на обязанности перевозчика при линейных перевозках.

Время, полагающееся на грузовые операции (сталия), всегда устанавливается в чартере. В нем может быть также определен размер платы (демереджа) за задержку судна свыше сталийного времени (контрсталии). Стороны вправе условиться и о том, что отправителю или получателю положено вознаграждение (диспач) за окончание погрузки-выгрузки до истечения сталийного времени. Положения о сталии и контрсталии не рассчитаны на применение при линейных перевозках. Время стоянки линейного транспортного средства в морском, речном порту или аэропорту определяется транспортной компанией и фиксируется в расписании. Условие о сроках доставки груза в чартеры, как правило, не включается. В этом случае обычно принятый срок считается необходимым и достаточным для доставки груза.

Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа на основании чартера устанавливается соглашением сторон за изъятиями, установленными для транспорта общего пользования, где действуют обязательные тарифы на перевозки. Воздушный кодекс особо подчеркивает, что для воздушных перевозок в соответствии с договором фрахтования воздушного судна (воздушным чартером) могут устанавливаться договорные цены. Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации может устанавливать минимальные цены на такие перевозки на определенных авиационных линиях в целях защиты регулярных воздушных перевозок, выполняемых на тех же авиационных линиях (п. 2 ст. 64 ВК).

Проведенные сопоставления хотя бы некоторых условий чартеров и договоров перевозки по коносаменту (в регулярном линейном сообщении) показывают, что отличительные особенности каждой из этих разновидностей договоров не настолько значительны, чтобы говорить о двух самостоятельных договорных типах, но и не настолько несущественны, чтобы их объединить.

Договор фрахтования (чартер), как и иной договор перевозки, должен быть заключен в письменной форме. При его заключении, как правило, используются стандартные, отпечатанные типографским способом проформы (стандартные формы) этого договора. В каждой из них изложены общие, в большинстве случаев не подвергающиеся пересмотру условия перевозки.

Использование проформ обеспечивает достижение целей двоякого рода. С одной стороны, это ускоряет и облегчает процесс выработки и согласования содержания договора, так как дает возможность ограничиться согласованием лишь тех условий, которые индивидуализируют данный договор. Стороны могут дополнить содержащиеся в проформе условия путем составления специального приложения - аддендума, пункты которого имеют нумерацию, продолжающую нумерацию статей чартера. В процессе переговоров стороны вправе те или иные условия проформ исключить, изменить, заменить другими. Но даже при этом условии применение проформ выполняет вторую задачу - в известной степени способствует унифицированному регулированию отношений, возникающих на основании чартера. Таким образом, проформы чартера играют роль некоего международного регулятора отношений контрагентов.

Проформы разрабатываются как национальными, так и международными организациями - торговыми палатами, федерациями грузовладельцев, национальными палатами судоходства, международными объединениями судовладельцев и грузовладельцев. Особенно значительный вклад в разработку проформ чартеров внесли Совет по судоходству Великобритании (бывшая Британская палата судоходства) и Совет по документации Балтийского и Международного морского совета (БИМКО). Используемые проформы обычно получают сокращенные кодовые названия, например "Норгрейн" (для перевозки зерна из Северной Америки), "Джерманконнорс" (для перевозки угля из ФРГ в скандинавские порты) и др. Проформы чартеров разрабатываются применительно к особенностям перевозки отдельных грузов и направлениям перевозки.

Несоблюдение требуемой письменной формы договора фрахтования (чартера) не влечет за собой недействительность договора. Чартер как обязательство существует безотносительно к тому, составлен или нет письменный документ, в котором должен быть воплощен факт совершения сделки. Но при отсутствии такого документа доказывание наличия договора и его содержания с помощью свидетельских показаний становится невозможным.

4. Быстрый рост экономических и культурных связей между регионами внутри одной и той же страны и в особенности между разными странами мира привел к повышению удельного веса грузовых и пассажирских перевозок, выполняемых не одним, а несколькими видами транспорта. Такого рода перевозки с участием нескольких (не менее двух) видов транспорта получили название смешанных, или многовидовых. Первоначально каждый отдельный этап смешанной перевозки, выполняемой соответствующим видом транспорта, рассматривался как вполне законченный и оформлялся самостоятельными документами. Это создавало затруднения в оформлении перевозок, и тогда им на смену пришли прямые смешанные перевозки. Их отличали уже две особенности: участие в перевозке не менее двух разных видов транспорта (например, морского и железнодорожного, речного и автомобильного и т.п.) и распространение на весь путь следования груза или пассажира, сколько бы видов транспорта в перевозке ни участвовало, одного и того же транспортного документа.

При составлении на разные отрезки пути разных транспортных документов, например коносамента на морской участок пути и накладной - на железнодорожный, осуществляется смешанная, но отнюдь не прямая смешанная перевозка.

При прямой смешанной перевозке грузовладелец вступает в договорные отношения с каждым из соперевозчиков. При этом каждый из них отвечает за несохранность груза в тот период, когда груз находился в его ведении. Иными словами, каждый из соперевозчиков несет ответственность за исполнение перевозки лишь на своем участке ("сегменте") пути. Ответственность соперевозчиков, построенная по указанным правилам, получила название ответственности по принципу "сегментации".

Отношения по прямым смешанным перевозкам урегулированы транспортными уставами и кодексами (ст. 65 - 79 УЖТ, ст. 107 - 114 КВВТ, п. 105 - 123 УАТ). При этом в соответствующем уставе или кодексе выражен принцип ответственности соперевозчика за несохранность груза в период, когда груз находился в его ведении (ст. 79 УЖТ, ст. 114 КВВТ, п. 122 УАТ).

В ГК в общей форме указывается лишь на то, что взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа по единому транспортному документу и порядок организации этих перевозок определяются соглашениями организаций соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных перевозках (ст. 788).

Хотя внедрение прямых смешанных перевозок и упростило правовое оформление перевозок, тем не менее, эта система не решила для грузовладельцев проблему возмещения причиненного грузу ущерба. При этой системе трудности для грузовладельцев в основном возникали в связи с необходимостью определить место причинения ущерба грузу. Грузовладельцы были заинтересованы в том, чтобы иметь дело с одним лицом, принявшим на себя ответственность за груз за весь период его транспортировки, каким бы видом транспорта она ни выполнялась в момент нанесения ущерба. Этими мотивами был "обусловлен постепенный переход в транспортных процессах, происходящих в мире, к системе комбинированных перевозок, которая предполагает появление новой правовой фигуры - оператора комбинированных перевозок (ОКП), принимающего на себя ответственность за груз на всех этапах транспортировки "от двери до двери".

При такой системе грузовладелец имеет в качестве своего контрагента только одного перевозчика, хотя отдельные этапы перевозки выполняются разными видами транспорта. После возмещения ущерба грузовладельцу ОКП имеет право регресса к владельцу транспортных средств, допустившему несохранность груза.

В мае 1980г. в Женеве была принята Конвенция ООН о международной смешанной перевозке грузов. Однако Конвенция не была ратифицирована необходимым числом государств и не вступила в силу. Поэтому отношения по комбинированным перевозкам подпадают под действие норм национального права.

Хотя она и названа Конвенцией о международной смешанной перевозке, по существу, речь идет о международной комбинированной перевозке в том понимании комбинированных перевозок, которое дано выше.

В упоминавшейся ранее ст. 788 ГК прямые смешанные перевозки и комбинированные перевозки понимаются как синонимы, что нельзя признать правильным. Очевидно, в будущем гражданское законодательство РФ, не отождествляя эти понятия, должно регулировать отношения, возникающие из применения как той, так и другой и системы перевозок разными видами транспорта.

**ЛИТЕРАТУРА**

1. Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001.
2. Витрянский В.В. Договоры перевозки и транспортной экспедиции // Закон. 1996. N 11.
3. Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. N 1. С. 65.
4. Иванов Г.Г. Актуальные вопросы международного частного права. М., 1986.
5. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М., 2002.
6. Егиазаров В.А. Транспортное право. М., 2002.
7. Калпин А.Г. Новое в правовом регулировании отношений на железнодорожном транспорте // Государство и право. 2003. N 10. С. 48 - 51.
8. Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). М., 1978.
9. Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. 1996. N 9. С. 57