Министерство общего и профессионального образования

*Российской Федерации*

**Оренбургский Государственный Университет**

*Факультет заочный*

# Кафедра гражданского права

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

*по гражданскому праву*

*тема: Транспортные обязательства*

Выполнил: студент 1 курса

группы 98 ЮР-2 Прищепо Ю.А.

**Проверил:**

**2001 г.**

Содержание

1. Введение
2. Основная часть
   1. Транспортные обязательства и их правовое регулирование

Понятие обязательства перевозки и иных транспортных обязательств

Виды транспорта

Источники правового регулирования

* 1. Обязательства по перевозке грузов

Организационные предпосылки заключения договора грузовой перевозки

Договор перевозки груза и его заключение

Элементы обязательства грузовой перевозки

* 1. Особенности отдельных видов договора перевозки груза

Железнодорожная перевозка

Перевозка на внутреннем водном транспорте

Морская перевозка

Воздушная перевозка

Автомобильная перевозка

* 1. Имущественная ответственность в обязательствах по перевозке

Условия ответственности

Виды имущественной ответственности

Претензии и иски по перевозкам грузов

* 1. Договор перевозки пассажира и багажа

Перевозка пассажиров

Перевозка багажа

Претензии и иски по перевозкам пассажира и багажа

* 1. Договор буксировки

Понятие договора буксировки

Элементы договора буксировки

* 1. Договор транспортной экспедиции

Понятие договора экспедиции

Элементы договора

Имущественная ответственность

1. Заключение
2. Список литературы
3. 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. Транспортная деятельность не сопровождается созданием новых вещей (предметов материального мира). Ее ценность в том экономическом эффекте который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в со­гласованное место. Поэтому отношения по перевозке возникают при наличии потребности в территориальном перемещении объектов или людей с помощью транспортных средств. Обычно в них принимают участие два субъекта: транс­портная организация (владелец транспортного средства) и лицо, заинтересован­ное в транспортировке. Будучи урегулированы нормами права, эти отношения принимают форму обязательственно-правовых.

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

1. Основная часть
2. Транспортные обязательства и их правовое регулирование

**Понятие обязательства перевозки и иных транспортных обязательств.**

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 (же­лезнодорожный транспорт)[[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. Все они будут рассмотрены в дальнейшем[[2]](#footnote-2). 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.*

**Виды транспорта.**

В транспортную систему России входят железнодорожный, речной (внутренний водный), морской, автомобильный и воздушный транспорт[[3]](#footnote-3). Кроме того, выделяется также особая разновидность транспорта — трубо­проводный. Однако технологическая специфика транспортировки товаров по газо- и нефтепроводам не дает основания говорить в этом случае о нали­чии транспортного обязательства. Поэтому термин «трубопроводный транс­порт» имеет условное значение. Природа обязательства, возникающего при перемещении товаров по трубопроводу, имеет смешанный характер: здесь соединяются элементы обязательств по передаче имущества (газа, нефти) и по оказанию услуг (транспортировке, хранению). К трубопроводному транс­порту применяется особое законодательство, включая правила об энерго­снабжении (п. 2 ст. 548 ГК).

**Источники правового регулирования.** ГК определяет лишь наиболее принципиальные правила, касающиеся перевозок груза, пассажира и багажа, а также иных транспортных обязательств (гл. 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 Российской Федерации. 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.

В настоящее время приняты и действуют три новых общих транспорт­ных закона: а) Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. (далее — ВК)[[4]](#footnote-4); б) Транспортный устав железных дорог Российской Федера­ции от 8 января 1998 г. (далее — ТУЖД)[[5]](#footnote-5) и в) Кодекс торгового мореплава­ния Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. (далее — КТМ)[[6]](#footnote-6). Кроме то­го, сохраняют силу транспортные уставы и кодексы, принятые ранее послед­ней кодификации гражданского права. Они применяются в части, не проти­воречащей гл. 40 ГК, и будут действовать до момента введения в действие новых уставов и кодексов в качестве федеральных законов[[7]](#footnote-7). Транспортные кодексы принимались Верховным Советом СССР в форме законов (поста­новлений Президиума Верховного Совета СССР), а уставы утверждались постановлениями Советов Министров СССР и РСФСР. К их числу относят­ся: 1) Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденный 15 октября 1955 г. (далее—УВВТ)[[8]](#footnote-8); 2) Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный 8 января 1969 г. (далее — УАТ)[[9]](#footnote-9).

Из предусмотренных ст. 784 ГК специальных законов ныне действует федеральный закон «О федеральном железнодорожном транспорте» от 25 ав­густа 1995 г., устанавливающий вопросы управления и деятельности обще­российских железных дорог. Отношения, связанные с перевозкой пассажиров и багажа, регулируются также Законом РФ «О защите прав потребителей».

Наиболее важные текущие проблемы транспортных обязательств воп­лощаются в актах Президента и Правительства Российской Федерации. Кро­ме кодексов, уставов и иных названных актов для правового регулирования перевозок большое значение имеют *правила,* издаваемые Правительством России, а также соответствующими транспортными ведомствами (Мини­стерством транспорта. Министерством путей сообщения, федеральными транспортными службами)[[10]](#footnote-10). В них закреплены не только правовые нормы, но и технические нормативы деятельности транспорта.

Единообразие судебной и арбитражной практики по разрешению споров, связанных с перевозками, обеспечивается актами *толкования,* которые содер­жатся в документах Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ[[11]](#footnote-11).

С учетом активного вовлечения России в мировое экономическое сооб­щество все более часто применяются *международные транспортные согла­шения* и *конвенции.* Они используются при осуществлении международных перевозок, а также служат образцом для унификации российского транспор­тного права[[12]](#footnote-12).

1. Обязательства по перевозке грузов

Организационные предпосылки заключения договора грузовой перевозки.

Транспортировке грузов всегда предшествует согласование основ­ных условий перевозки (сроков и количества транспортных средств, необхо­димых для перевозки, а также объемов и характера перевозимых грузов). Ос­новная задача такого согласования состоит в наиболее рациональном и эко­номичном использовании перевозочных средств, отвечающем запросам рынка. В период, когда в регулировании экономики преобладали админист­ративные начала, подавляющая часть перевозок планировалась в централи­зованном порядке. Именно поэтому во все транспортные уставы и кодексы включались разделы о планировании перевозок. В настоящее же время пла­нирование перевозок, как правило, носит технико-экономический, а не ад­министративно-правовой характер[[13]](#footnote-13).

По общему правилу, закрепленному в ст. 784 ГК, перевозка грузов, пас­сажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Заклю­чение договора перевозки груза требует наличия *организационных предпо­сылок.* Они воплощаются во встречных действиях сторон обязательства пе­ревозки: *перевозчик должен подать под погрузку исправные транспортные средства, а грузоотправитель — предъявить груз к перевозке* (ст. 791 ГК). Предпосылки заключения договора грузовой перевозки сегодня могут при­обретать правовые формы: а) *заявок (заказов)* на железнодорожном, речном, автомобильном и воздушном транспорте; б) *договоров об организации пере­возок* (годовых, навигационных и др.) на любых видах транспорта; в) *адми­нистративно-плановых актов* в упоминавшихся особых случаях. Кроме то­го, иногда все организационные предпосылки заключения договора перевоз­ки груза просто содержатся в самом *договоре перевозки,* имеющем кон сенсуальную природу[[14]](#footnote-14).

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

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

Выполнение действий, указанных в ст. 791 ГК, происходит в порядке, установленном транспортным законодательством. Перевозчик обязан *по­дать транспортные средства в количестве, согласованном с грузоотправи­телем, в обусловленный срок и в определенном месте.* В установленных слу­чаях и по согласованию с отправителем допускается подача перевозочных средств в большем количестве, чем указано в заявке (в порядке сгущения). Сроки подачи перевозочных средств (тоннажа) определяются по соглаше­нию сторон или в нормативном порядке. Условия и порядок подачи перево­зочных средств (на подъездных путях или причалах, принадлежащих грузо­отправителю, или на путях и причалах общего пользования) устанавливают­ся специальными правилами, которые действуют на отдельных видах транс­порта. Так, на железнодорожном транспорте порядок подачи вагонов на подъездные пути определяется договором на эксплуатацию подъездных пу­тей или договором на подачу и уборку вагонов с учетом размеров среднесу­точной погрузки или выгрузки. Подача вагонов под погрузку средствами грузоотправителя на пути общего пользования производится по предвари­тельным уведомлениям или через определенные интервалы времени. Перво­начально установленное время подачи перевозочных средств может быть изменено по соглашению сторон. Место подачи транспортных средств зави­сит от особенностей их эксплуатации и технических возможностей перевоз­чика и отправителя. На воздушном транспорте, например, им будет место нахождения аэродрома (аэропорта) или специально оборудованной взлет­но-посадочной площадки. На автомобильном транспорте, технические воз­можности которого позволяют подавать перевозочные средства непосредст­венно к складам клиентуры, местом их подачи обычно является склад грузо­отправителя или иной пункт, указанный в заказе (договоре). При перевозках железнодорожным и водным транспортом перевозочные средства подаются на станции (пристани, причалы), в порты как общего пользования, так и при­надлежащие отправителям.

В соответствии со ст. 791 ГК перевозчик обязан подать грузоотправите­лю *исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевоз­ки* *соответствующего груза*. Исправность и пригодность перевозочных средств должна быть технико-коммерческой и обеспечивать сохранность груза процессе транспортировки. Транспортное средство подается дочищенным от остатков груза и мусора или промытым и продезинфицирован­ным и т. п. При этом отправитель груза *вправе* отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза. Напротив, проверка коммерческой пригодности транспортного средства явля­ется обязанностью отправителя, который в отличие от перевозчика лучше знает свойства конкретного груза[[15]](#footnote-15). Для морской перевозки большое значе­ние имеет мореходность судна (ст. 124 КТМ), также обнимающая и техниче­скую (пригодность судна к плаванию вообще), и коммерческую его характе­ристику (пригодность для перевозки определенного груза при конкретных условиях).

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

*Количество* и *род* груза, который подлежит сдаче к перевозке, определя­ются заявкой, договором об организации перевозок или самим договором пе­ревозки. Замена одного груза другим допускается с согласия перевозчика. Предъявляемый к перевозке груз должен быть правильно наименован. Грузы, нуждающиеся в предохранении от утраты, порчи или повреждения, должны предъявляться в *исправной таре,* соответствующей стандартам или, по край­ней мере, обеспечивающей их полную сохранность. При несоблюдении этого требования транспортная организация вправе отказать в приеме груза. По ус­мотрению отправителя груз может быть сдан к перевозке с *объявленной цен­ностью.* Использование последней облегчает доказательство стоимости груза при его утрате и повреждении. 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: а) взвешиванием (воздушный и часто другие виды транспорта); б) по трафарету на каждом грузовом месте; в) по стандарту при перевозке грузов, упакованных в тару стандартной вместимо­сти; г) расчетным способом (например, по обмеру или по осадке судна); д) условно (животных, автомобилей и пр.). Способ определения веса указы­вается в транспортных документах. Если иное не установлено законом или договором, вес груза определяет тот, кто производит погрузку.

Совершая названные действия, стороны вступают в договорные отно­шения.

**Договор перевозки груза и его заключение.** Договор заключают транспортная организация и грузоотправитель (грузовладелец). Если после доставки в пункт назначения груз подлежит выдаче самому отправителю, то круг участников обязательства перевозки этим и ограничивается. Чаще все­го однако, в качестве грузополучателя указывается третье лицо, которое яв­ляется контрагентом отправителя по договору (купли-продажи и др.). Ему и должен быть выдан груз в пункте назначения[[16]](#footnote-16).

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

Из определения вытекает, что договор грузовой перевозки — *взаимный* и *возмездный.* Он считается заключенным лишь после передачи груза пере­возчику и, следовательно, относится к *числу реальных* договоров. Только на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтова­ния или чартером (см. § 3), 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, служащего оформлению перевозки, выделяются: а) система *накладной* применяемой практически на всех видах транспорта; б) система *коносамен­та* и в) система *чартера,* применяемые обычно на морском транспорте. В ряде случаев системы могут комбинироваться.

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

Договоры грузовой перевозки подразделяются по видам транспорта на договоры железнодорожной, автомобильной, внутренней водной, морской и воздушной перевозки. По территориальному признаку они делятся на внут­ригосударственные и международные. В зависимости от числа транспорт­ных организаций, участвующих в транспортировке груза, выделяются дого­воры перевозки в *местном, прямом* и *прямом смешанном сообщении.* Мест­ной называется перевозка, осуществляемая одной транспортной организа­цией, в рамках территориальных границ ее деятельности (например, желез­нодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Москву в пределах Октябрь­ской железной дороги). Перевозка, в которой по единому транспортному до­кументу участвуют несколько транспортных организаций одного вида транспорта, именуется перевозкой в прямом сообщении (например, желез­нодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород). Прямой смешанной признается перевозка, в которой участвуют не менее двух видов транспорта, осуществляющих перевозку по единому документу, составлен­ному на весь путь следования (например, перевозка груза из Санкт-Петер­бурга в Волгоград с выполнением самим транспортом перевалки в Москве с железной дороги на водный транспорт). 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)[[17]](#footnote-17). 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). Если же груз будет следовать из Санкт-Петербурга в Москву по железнодо­рожной накладной, а из Москвы в Волгоград — по новому перевозочному документу, выписанному отправителем после получения груза от железной дороги, то налицо обычная смешанная перевозка (соперевозка). Она вклю­чает два договора перевозки — по железной дороге и водным транспортом.

**Элементы обязательства грузовой перевозки.** *Субъектами обяза­тельства* являются прежде всего перевозчик и грузоотправитель. Отправи­телями грузов могут быть любые субъекты гражданского права. Напротив, перевозчиком может быть лишь коммерческая организация или индивиду­альный предприниматель, наделенные правом осуществлять грузовые пере­возки по закону или на основании лицензии[[18]](#footnote-18). 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.

Грузополучатель, не совпадающий с отправителем и не участвующий в заключении договора перевозки, тем не менее приобретает права 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.*

*Предмет* договора перевозки — услуги по доставке вверенных перевоз­чику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения. Эти услуги включают не только собственно транспортировку грузов, но и иные дейст­вия, в частности, хранение, выдачу груза получателю, нередко погрузку и выгрузку. Каждое из этих действий, взятое в отдельности, напоминает пред­мет других гражданско-правовых договоров. Так, оказание услуг по транс­портировке груза, а также выполнение погрузочно-разгрузочных работ сближает договор перевозки с договорами подряда и возмездного оказания услуг. Поскольку перевозочные средства в период погрузки фактически ис­пользуются в интересах клиентуры, наблюдается сходство перевозки с дого­вором аренды. Обязанность перевозчика обеспечить хранение груза свиде­тельствует о наличии элементов, характерных для хранения. Выдача транс­портной организацией груза получателю по указанию отправителя напоми­нает действие поверенного (агента) по договору поручения (агентирования). Однако и погрузка, и выгрузка груза, и его хранение и выдача лишь сопутст­вуют цели договора перевозки. Юридическая же природа любого договора определяется его основной целью, а не сопутствующими ему моментами. Такая цель в договоре перевозки — транспортировка и доставка грузов в пункты назначения. Выполнение всех названных действий — лишь условие надлежащего исполнения этой обязанности транспортной организацией. Именно она и обусловливает 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[[19]](#footnote-19). 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 по погрузке. Лишь при морских перевозках за правильное размещение, крепле­ние и сепарацию грузов на судне во всех случаях отвечает перевозчик.

Погрузка и выгрузка, осуществляемые силами и средствами отправите­ля (получателя) груза, должны производиться в срок, предусмотренный до­говором, если такие сроки не установлены транспортными уставами, кодек­сами и издаваемыми в соответствии с ними правилами (п. 3 ст. 791 ГК). В большей части действующих транспортных актов и правил установлены нормативные сроки выгрузки. На морском транспорте продолжительность сроков погрузки и выгрузки, именуемых сталийным временем (сталией), оп­ределяется соглашением сторон, а еще чаще — сроками, принятыми в соот­ветствующих портах (ст. 130 КТМ). Стороны могут установить дополни­тельный срок ожидания судна под грузовыми операциями — контрсталий­ное время (контрсталию). За простой судна в течение этого срока устанавли­вается и особая плата — демередж (ст. 132 КТМ)[[20]](#footnote-20). Если грузовые операции не будут закончены и в контрсталийное время, перевозчик может отправить судно в плавание, хотя бы погрузка судна и не была завершена. При этом он сохраняет право на полное вознаграждение (ст. 136 КТМ).

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.

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

Провозная плата обычно должна быть внесена грузоотправителем при заключении договора перевозки. Допускается также перевод платежной обязанности на получателя (см., 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.

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

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

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

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. Заявление о переадресовке груза может быть подано грузоотправи­телем, грузополучателем, а также иными лицами, уполномоченными на то надлежащим образом. Переадресовка разрешается лишь с согласия перевоз­чика. Перевозка грузов после переадресовки оформляется новой накладной, составляемой станцией (портом, пристанью) переадресовки. Срок доставки груза при этом меняется. Организация, по заявлению которой произведено изменение грузополучателя или станции (порта) назначения груза, отвечает перед первоначальным адресатом за последствия этих изменений и обязана урегулировать расчеты между отправителем, первоначальным адресатом и фактическим получателем груза (ст. 92—93 УВВТ, ст. 38—39 ТУЖД.

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

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

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

1. Особенности отдельных видов договора перевозки груза

**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 федеральными исполнительными 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 она: а) является *обязательной письменной формой до­говора;* б) *доказывает* факт заключения договора и воплощает его содержа­ние; в) *легитимирует* лицо на предъявление претензий и исков к транспорт­ной организации, вытекающих из ненадлежащего исполнения договора пе­ревозки. Накладная составляется грузоотправителем, который отвечает за все последствия неправильности, неточности или неполноты указанных в ней сведений. Дорога имеет право, но не обязана проверять достоверность этих сведений (ст. 39 ТУЖД).

Договор считается *заключенным с* момента, когда *груз сдан к перевозке вместе с накладной.* Перевозчик совершает на накладной соответствующую отметку, а в удостоверение приема груза к перевозке выдает отправителю грузовую квитанцию (ст. 31 ТУЖД). Последняя имеет доказательственное значение в отношении факта заключения договора перевозки и служит осно­ванием для предъявления требования к железной дороге в случае утраты груза и накладной. К числу иных перевозочных документов также относятся дорожная ведомость, вагонный лист, передаточная ведомость при перевоз­ках прямым смешанным сообщением[[21]](#footnote-21). Все они являются документами пер­вичного учета и имеют доказательственное значение.

Тарифы на грузовые перевозки устанавливаются на основе государст­венной бюджетной, ценовой и тарифной политики в соответствии с Законом о естественных монополиях в порядке, определяемом Правительством Рос­сийской Федерации (ст. 10 Закона о федеральном железнодорожном транс­порте). Дополнительные работы и услуги железных дорог могут оплачивать­ся по договорным ценам. Все причитающиеся железной дороге платежи за перевозку груза вносятся грузоотправителем на станции отправления, при­чем, как правило, предварительно. При несвоевременном внесении платы отправление погруженного груза может быть задержано. Кроме того, до вне­сения платы за предыдущую перевозку подача вагонов для следующей по­грузки вообще прекращается (ст. 36 ТУЖД), за исключением особых случа­ев. При сверхнормативном хранении взыскивается пеня. Окончательные расчеты за перевозку груза осуществляются с получателем, если иное не ус­тановлено договором.

Железная дорога обязана доставить груз в пункт назначения в установленный срок, который зависит от расстояния, вида отправки, скорости пере­возки и Других условий. Различаются перевозки грузовой и более высокой скоростью (ст. 20 ТУЖД), а также перевозки пассажирскими поездами и грузобагажом. Срок доставки исчисляется с 24 ч дня приема груза к перевоз­ке а если груз был принят к перевозке ранее намеченного дня погрузки, то с 24 ч дня, в который груз должен быть погружен. Груз считается доставлен­ным в срок, если на станции назначения он выгружен средствами железной дороги или если вагон (контейнер) подан под выгрузку средствами грузопо­лучателя до истечения установленного срока доставки. При задержке под­ачи вагона (контейнера) под выгрузку по причинам, зависящим от получате­ля, груз считается доставленным в срок, если он прибыл на станцию назначе­ния до истечения установленного срока доставки (ст. 39 ТУЖД). При раз­личных обстоятельствах действующие сроки могут удлиняться или укора­чиваться[[22]](#footnote-22).

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

случаях.

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

Если в адрес получателя прибыл не заказанный им груз, он обязан при­нять его на ответственное хранение для последующего урегулирования от­ношений с отправителем (ст. 42 ТУЖД). Если в районе станции назначения груза вообще не окажется получателя, дорога поступает с грузом по указа­нию отправителя. При неполучении от него указаний до истечения установ­ленного срока хранения груза последний как невостребованный передается для реализации в установленном порядке. Вырученные суммы, за вычетом причитающихся железной дороге, перечисляются получателю при оплате им стоимости груза или отправителю груза в остальных случаях. Если по не­зависящим от перевозчика причинам эта сумма не может быть перечислена заинтересованным лицам, по истечении срока исковой давности она посту­пает в доход федерального бюджета (ст. 52 ТУЖД).

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

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

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

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

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)[[23]](#footnote-23).

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

От чартера отличаются договор фрахтования судна на время— *тайм-чартер* (гл. Х КТМ) и договор фрахтования судна без экипажа — *бербоут-чартер* (гл. XI КТМ). Они применяется как при перевозках грузов и пассажиров, так и для достижения иных целей торгового мореплавания (проведение научных экспедиций, эксплуатация морских богатств, проведе­ние экскурсий и прогулок и др.). По своей природе оба договора являются разновидностями договора аренды транспортных средств, который был оха­рактеризован выше[[24]](#footnote-24).

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

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

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

КТМ, в изъятие из общего правила о недопустимости одностороннего отказа от исполнения договора, перечисляет условия, при которых договор перевозки может быть расторгнут одной стороной с уплатой или даже без уплаты вознаграждения другой стороне (§ 5 гл. VIII КТМ). При определен­ных обстоятельствах договор перевозки вообще прекращается независимо от воли сторон и без выплаты вознаграждения, а также без компенсации иных убытков друг другу (ст. 157 КТМ).

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

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

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

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

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 (ст. 112 ВК).

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

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.

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

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

Перевозка грузов должна осуществляться по кратчайшему расстоянию, открытому для движения автомобильным транспортом, за исключением случаев, когда по дорожным условиям более рациональна перевозка с увели­чением пробега. В этих случаях автотранспортное предприятие должно по­ставить в известность заказчика об увеличении расстояния перевозки.

Выдача груза производится на складе получателя или в ином указанном в заказе на перевозку месте. 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).

1. Имущественная ответственность в обязательствах по перевозке

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

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

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 в 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 и 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.

Исключение составляет правило ст. 167 КТМ, в силу которого при мор­ских перевозках (кроме каботажных) перевозчик вообще не отвечает за не­сохранность груза или просрочку в его доставке, если докажет, что утрата (повреждение) груза или просрочка в доставке произошли вследствие дейст­вий и упущений капитана, других лиц судового экипажа или лоцмана в судо­вождении или управлении судном (за так называемую навигационную ошибку), даже когда они обусловлены виновным поведением указанных лиц. Он несет ответственность только за упущения указанных лиц, которые имели место при приеме груза к перевозке, его погрузке, размещении на суд­не, хранении, выгрузке и выдаче (за так называемую коммерческую ошиб­ку). При каботажных перевозках перевозчик на общих основаниях отвечает не только за коммерческие ошибки, но и за ошибки навигационные (ошибки в мореплавании).

Установление презумпции вины перевозчика не означает ее неопровер­жимости. Напротив, в транспортном законодательстве содержится пример­ный перечень наиболее типичных случаев, когда перевозчик может освобо­дить себя от ответственности, доказав свою невиновность. Помимо вины от­правителя или получателя, к числу таких обстоятельств относятся: а) особые естественные свойства груза, вызвавшие утрату им своих потребительских свойств; б) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке; в) сдача груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хране­нии; г) сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установлен­ную норму, и пр. (ст. 108 ТУЖД, ст. 191 УВВТ и др.); д) 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. 192, 193 УВВТ, ст. 168 КТМ), а бремя доказывания вины перевозчика прямо возложено на грузовладельца[[25]](#footnote-25). К ним, в частности, относятся: а) прибытие груза в исправном транспортном средстве с исправными запорно-пломбировочными устройствами отправителя или иными средствами фиксации сохранности груза, установленными им; б) прибытие груза в сопровождении представителя (охранника, экспедитора) отправителя или получателя; в) недостоверность, неточность или неполнота сведений, указанных в перевозочном документе; г) естественные причины связанные с перевозкой груза в открытом месте (например, в открытом составе); д) естественная убыль груза в пределах нормы.

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

Объем и характер ответственности зависят от содержания нарушенной обязанности. *Ответственность за неподачу транспортных средств или за их неиспользование* как в новых уставах и кодексах, так и в актах Союза ССР исторически рассматривается как ответственность за невыполнение заявки (плана перевозок) и имеет характер исключительной неустойки (ст. 105 ТУЖД, ст. 180 УВВТ, ст. 127 УАТ и др.). Санкции, предусмотренные в них, взыскиваются либо в твердо установленном размере за учетную единицу, либо в процентном отношении к провозной плате[[26]](#footnote-26). В настоящее время в со­ответствии со ст. 794 ГК размер этой неустойки может быть определен по со­глашению сторон при условии соблюдения запрета на снижение или устра­нение ответственности перевозчика. Кроме того, в транспортных законах, кодексах и уставах могут быть установлены дополнительные виды штрафов, связанных с организацией перевозочного процесса, применяемых к отпра­вителям и получателям. Так, на железнодорожном транспорте ст. 113—117, ст. 120—123 ТУЖД, ст. 21 Закона РФ «О федеральном железнодорожном транспорте», помимо штрафов за невыполнение плана перевозок, упоми­нают штрафы за: а) использование без разрешения вагонов и контейнеров; б) задержку (простой) вагонов и контейнеров под погрузкой, выгрузкой или перегрузкой; в) нарушение нормативных требований по поставке продукции на экспорт, повлекшее задержку вагонов и контейнеров; г) перегруз вагонов, контейнеров сверх грузоподъемности; д) неочистку подвижного состава по­сле выгрузки; е) повреждение или утрату подвижного состава; ж) непра­вильное указание в накладной наименования и свойств груза, а также за предъявление груза, запрещенного к перевозке. Причем в ряде случаев не­устойка носит кумулятивный по отношению к убыткам характер (например, ст 113 ТУЖД), а сами штрафы на железнодорожном транспорте, в отличие от других видов транспорта, взыскиваются сторонами в безакцептном по­рядке (ст. 124 ТУЖД).

*Ответственность перевозчика за несохранность перевозимого груза* ограничивается частью реального ущерба, причиненного грузовладельцу. Эта часть ущерба может возмещаться перевозчиком трояко: а) в случае утра­ты или недостачи груза — в размере стоимости утраченного или недостаю­щего груза; б) в случае повреждения (порчи) груза — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере его стоимости; в) в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности,— в размере объявленной стоимости груза (п. 2 ст. 796 ГК)[[27]](#footnote-27). Для определения стоимости груза приме­няется несколько способов. Доказательством стоимости груза прежде всего является его цена, указанная в счете продавца или в договоре. В Законе РФ «О федеральном железнодорожном транспорте» указано, что цена, указан­ная в счете или договоре, определяется с учетом налога на добавленную сто­имость и инфляции (п. 3 ст. 20). При отсутствии счета или договорной цены применяется общее правило: стоимость груза исчисляется исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, например на бирже (п. 3 ст. 424 Закона, ст. 110 ТУЖД, ст. 169 КТМ). На морском транспорте в случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату и повреждение груза не может пре­вышать определенной в законе твердой ставки за каждое место груза (либо за 1 кг груза)[[28]](#footnote-28). Однако морской перевозчик теряет право на ограничение от­ветственности, когда доказана его вина в форме умысла или грубой неосто­рожности. Клиент может выбрать, на какой момент исчислять цену: на дату предъявления иска или вынесения решения судом. Кроме того, наряду с воз­мещением ущерба, вызванного 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 уплачивает 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. П*од аварией в морском праве понимаются убытки, возникшие в результате наступления тех или иных обстоятельств в процессе перевозки. В зависимо­сти от причин этих убытков различаются общая и частная аварии (гл. XVI КТМ).

*Общая авария* характеризуется прежде всего тем, что убытки причиня­ются намеренными и разумными действиями в интересах всех участников перевозки (отсюда и ее название, ст. 284 КТМ). Эти убытки могут выражать­ся: а) в уничтожении части груза или судового имущества (например, в це­лях спасания на море груз выбрасывается за борт); б) в каких-либо расходах (например, расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убе­жища из-за несчастного случая); в) в иных пожертвованиях (например, в це­лях снятия с мели судна, находящегося в опасном положении, менее ценная часть груза выбрасывается за борт) и т. д. Перечень убытков (расходов), ко­торые считаются общей аварией, является примерным (ст. 286,287 КТМ), а нормы, регламентирующие ее последствия, — диспозитивными (ст. 285 КТМ)[[29]](#footnote-29). Убытки признаются общей аварией лишь при условии, что соответ­ствующие расходы или пожертвования носят чрезвычайный характер и по­несены вследствие намеренных и разумных действий в целях спасания суд­на, груза и фрахта от общей для них опасности. При отсутствии хотя бы од­ного из перечисленных условий *авария* признается *частной.* Если, напри­мер, при перевозке уничтожается заболевшее животное, это будет частная авария, так как опасность грозила только грузу, но не судну. Перерасход топ­лива для преодоления встречного штормового ветра, предпринятый для ско­рейшего достижения порта, также не составит общей аварии, поскольку эти расходы не являются чрезвычайными, а связаны с обычными опасностями на море. Такие расходы предусматриваются правилами эксплуатации судов в качества штормового запаса топлива. Перечень убытков, не являющихся общей аварией, дан в ст. 297 КТМ.

Правовые последствия общей и частной аварий 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.

**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)[[30]](#footnote-30). *Претензия —* это обращенное к перевозчику письменное требование об уплате штрафа или о возмещении убытков в связи с ненадлежащим исполнением обязательства по перевозке. Лишь при отклонении претензии (полностью или частично) либо при неполучении в течение установленного срока ответа на нее можно предъявить иск. Если претензия не была заявлена, истец лишается права на иск.

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

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

Претензия с приложением необходимых документов должна быть заявлена в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами[[31]](#footnote-31). 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[[32]](#footnote-32).

1. Договор перевозки пассажира и багажа

**Перевозка пассажиров.** Одна из задач транспорта состоит в перемеще­нии пассажиров и их багажа. Возникающие при этом отношения оформля­ются *договором, в* силу которого *одна сторона (перевозчик) обязуется пе­ревезти пассажира в обусловленный пункт назначения, а другая сторона (пассажир) обязуется уплатить за проезд установленную плату* (ст. 786 ГК).

Договор перевозки пассажира — *взаимный, возмёздный* и *консенсуальный,* что отличает его от договора перевозки груза. Кроме того, договор пе­ревозки пассажиров транспортом общего пользования является *публичным.* Перевозка пассажиров регулируется в общей форме ГК, транспортными ус­тавами и кодексами, а также действующими Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров[[33]](#footnote-33). Поскольку стороной этого договора выступает гражданин-потребитель (пассажир), на этот вид перевозок распространяют­ся Закон о защите прав потребителей и другие правовые акты[[34]](#footnote-34).

Договор оформляется выдачей пассажиру проездного билета, в котором указываются все существенные условия договора. Форма билета устанавли­вается в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. На отдельных видах городского транспорта (например, метро) договор мо­жет заключаться конклюдентными действиями пассажира без выдачи биле­та (при проходе через турникеты метро и осуществлении платежа магнитной картой или жетоном). На всех видах транспорта (за исключением воздушно­го и железнодорожного в поездах дальнего следования) проездные билеты являются предъявительскими документами: транспортная организация обя­зана исполнить договор перевозки в отношении любого пассажира, предъ­явившего билет или его аналог при посадке. Однако после начала перевозки передача проездного билета не допускается. Утраченный билет не восста­навливается, а внесенная по нему плата за проезд не возвращается.

Договоры перевозки пассажиров могут быть разовые (для однократного проезда) и *длительные.* Последние применяются при перевозках городским и пригородным транспортом и заключаются путем приобретения абоне­ментного билета. Разовые договоры могут заключаться для проезда в од­ном, а иногда и в обратном направлении (туда и обратно) и имеют установ­ленный срок действия (срок годности), в пределах которого пассажир име­ет право делать остановки в пути, т. е. прерывать перевозку. В некоторых случаях срок годности билета может быть продлен. При этом, если билет не был использован по уважительной причине (например, по болезни пас­сажира), перевозчик обязан, а в остальных случаях вправе продлить срок годности билета.

*Провозная плата,* будучи ценой договора, на транспорте общего пользо­вания определяется тарифами, а в остальных случаях — соглашением сто­рон (ст. 790 ГК). Тарифы на перевозки устанавливаются федеральными и ме­стными (для городского и пригородного транспорта) органами исполнитель­ной власти. Тарифы зависят от вида перевозки, ее расстояния, рода (типа) перевозочных средств и категории (класса) занимаемого в них места. Суще­ствуют общие и льготные тарифы для некоторых пассажиров. В установлен­ных законом случаях пассажир вообще может быть освобожден от внесения провозной платы (пенсионеры в городском транспорте и др.). Понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организации за счет средств соответствующего бюджета. Провозная плата вносится при заклю­чении договора. Исключение составляют перевозки в немаршрутных таксо­моторах, расчеты за перевозку в которых производятся после ее завершения.

Основная *обязанность пассажира —* уплата провозных платежей. При­обретение билета и означает исполнение данной обязанности, если пассажиру не предоставлено право бесплатного проезда. Пассажир обязан хранить билет до окончания поездки и предъявить его в пути следования по первому требованию должностных лиц, уполномоченных на проверку проездных до­кументов. Пассажир, обнаруженный в поезде (на судне, в самолете) без би­лета или с билетом, не дающим право на проезд в данном поезде (на судне в самолете), обязан уплатить штраф в установленном размере и, кроме того, стоимость проезда до ближайшей станции (порта). Затем он либо приобрета­ет билет для дальнейшего следования, либо удаляется из поезда (снимается с рейса). Пассажиры обязаны соблюдать установленные правила перевозок.

*Права,* которые принадлежат пассажиру, различны и могут быть связа­ны с: а) заключением и исполнением договора перевозки; б) изменением первоначально заключенного договора и в) отказом от его исполнения. В са­мом общем виде они указаны в ст. 786 ГК и конкретизированы в транспорт­ных уставах и кодексах. Кроме того, перечень этих прав не замыкается в рамках транспортного законодательства. Пассажир, выступающий как потребитель, имеет и иные права, вытекающие из Закона о защите прав потре­бителей (гл. III).

Прежде всего, пассажир имеет право занять место в соответствии с биле­том. В случае непредоставления пассажиру места согласно билету перевоз­чик обязан предоставить ему место хотя бы и более высокой категории без взимания доплаты. При согласии пассажира занять место меньшей стоимо­сти ему возвращается разница. Если пассажир отказывается от предложенной ему замены, перевозчик возвращает стоимость проезда. Кроме того, пассажир вправе провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до 5 лет (на воздушном и морском транспорте — до 2 лет, а в городском транс­порте — до 7 лет), если он не занимает отдельного места. Другие следующие с пассажиром дети провозятся по детским билетам с предоставлением от­дельного места. Пассажир вправе также бесплатно провозить с собой вещи (ручную кладь) в пределах установленных весовых норм. Сверх этих норм ручная кладь может провозиться в качестве багажа за отдельную плату. Пас­сажир вправе сделать одну остановку в пути, предупредив о том перевозчи­ка, с продлением срока годности билета на установленное время, а в случае болезни — на время болезни (при наличии справки из лечебного учрежде­ния).

Далее, пассажир имеет право: а) занять в пути следования свободное ме­сто в вагоне (каюте) более высокой категории с доплатой разницы стоимо­сти проезда; б) выехать (вылететь) поездом (судном, самолетом), отходящим ранее того, на который взят билет, сделав на нем необходимую отметку в кассе станции (вокзала). Наконец, пассажир вправе отказаться от договора до начала перевозки или в пути следования. Отказ может быть вынужден­ным (болезнь, задержка рейса и т. д.) и добровольным. При вынужденном от­казе пассажиру возвращаются деньги по неиспользованному полностью или частично билету. Последствия добровольного отказа зависят от времени от­каза. Возвращаемая пассажиру часть стоимости проезда обратно пропорци­ональна количеству времени, оставшемуся до отправления транспортного средства. Она определяется в транспортных уставах и кодексах.

В случае прекращения договора в пути следования пассажиру возвраща­ется стоимость проезда за непроследованное расстояние. Во всех случаях возврата проездных документов с пассажира взыскивается установленный сбор. Так, при опоздании на поезд в течение 3 ч, а вследствие болезни или не­счастного случая — в течение 3 суток с момента отправления поезда, на ко­торый приобретен билет, пассажир имеет право возобновить при условии доплаты стоимости спального места (плацкарты) проездные документы на другой поезд или получить обратно стоимость проезда за вычетом стоимо­сти плацкарты (ст. 92 ТУЖД).

Перевозчик обязан доставить пассажира в пункт назначения в сроки, оп­ределенные транспортным законодательством. Эти сроки фиксируются в ут­вержденных перевозчиком расписаниях движения транспортных средств (полетов). Перевозчик несет *ответственность за задержку* отправления пассажира, а также *за опоздание* прибытия транспортного средства, перево­зящего пассажира, в пункт назначения (за исключением перевозок в город­ском и пригородном сообщениях). Ответственность перевозчика наступает при наличии его вины и состоит в уплате неустойки (штрафа) в размере, ус­тановленном транспортным уставом или кодексом (ст. 795 ГК). Вина пере­возчика в такой просрочке презюмируется: он отвечает, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни или здоровью гражданина, или иных обстоятельств, не зависящих от перевоз­чика. Кроме того, при отказе пассажира от перевозки из-за задержки от­правления транспортного средства перевозчик возвращает пассажиру про­возную плату.

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира определяется не правилами о договоре перевозки, а нормами деликтного права (гл. 59 ГК). В этом случае перевозчик отвечает за причине­ние вреда жизни и здоровью пассажира (в том числе безбилетного), высту­пая как владелец источника повышенной опасности (ст. 1079 ГК)[[35]](#footnote-35). Правила о внедоговорной ответственности владельца источника повышенной опас­ности носят более жесткий характер. Кроме того, законом или договором перевозки может быть предусмотрена повышенная ответственность перевоз­чика (ст. 800 ГК).

**Перевозка багажа.** Багажом являются вещи и иные материальные цен­ности, которые отправляются пассажиром для личных бытовых целей за от­дельную плату на основе проездного документа (билета) пассажира и пере­возятся вмести с ним в багажном вагоне (ст. 2 Закона о федеральном желез­нодорожном транспорте) или в ином багажном помещении. *По договору пе­ревозки багажа перевозчик обязуется доставить вверенный ему пассажи­ром багаж в указанный пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить за провоз багажа установленную плату* (ст. 786 ГК). Договор перевозки багажа *взаимный возмездный,* но в отличие от договора перевозки пассажира *всегда реальный* так как считается заключенным в момент сдачи багажа к перевозке. Как и до­говор перевозки пассажира, договор перевозки багажа транспортом общего пользования является *публичным,* а к отношениям, связанным с такой пере­возкой, применяется законодательство о защите прав потребителей.

Обязанность перевозки багажа для транспортной организации вытекает из договора перевозки пассажира, но оформляется она дополнительным со­глашением к нему. Поэтому багаж принимается к перевозке только при предъявлении проездного билета. Он может быть сдан как в пункте отправ­ления, так и в пути (на железнодорожном и некоторых других видах транс­порта). Прекращение договора перевозки багажа допустимо ранее оконча­ния срока действия договора перевозки пассажира и не оказывает влияния на действие последнего. Подобно тому, как договор перевозки пассажира носит личный характер, так и договор перевозки багажа заключается только с тем лицом, которому принадлежит право проезда по предъявленному при сдаче багажа билету.

Перевозка багажа оформляется выдачей пассажиру багажной квитанции (п. 2 ст. 786 ГК), по которой впоследствии выдается багаж, а на проездном билете ставится отметка (штемпель и т. п.). В отличие от грузовой накладной багажная квитанция обычно является документом на предъявителя, поэтому право на получение багажа принадлежит всякому держателю квитанции. К перевозке багажом обычно принимаются только такие вещи и предметы, ко­торые по своим размерам, упаковке и свойствам могут быть без затруднений погружены и размещены в багажном помещении транспортного средства и не причинят вреда последнему, а также багажу других пассажиров. Некото­рые вещи (например, взрывчатые, опасные, легковоспламеняющиеся и т. п. вещества) к перевозке багажом вообще не принимаются. Перевозчик вправе потребовать вскрытия багажа для проверки его содержания. При обнаружении в багаже вещей, запрещенных к перевозке, владелец багажа уплачивает штраф в установленном размере, а в некоторых случаях привлека­лся к иной ответственности (административной и уголовной).

*Плата за перевозку багажа* взыскивается в момент принятия его к пере­возке по установленным тарифам или по соглашению сторон. На некоторых видах транспорта, например воздушном, установлены нормы перевозки ба­гажа без внесения дополнительной платы. Перевозка багажа сверх этих норм осуществляется за плату по тарифу. Багаж может быть сдан к перевоз­ке с объявленной ценностью. В этом случае взимается дополнительный сбор.

Багаж перевозится, как правило, в том же поезде (на том же судне, само­лете), в котором следует пассажир. При невозможности такой отправки ба­гаж должен быть отправлен ближайшим поездом (рейсом) соответствующе­го назначения. По желанию пассажира багаж может быть отправлен по дру­гому маршруту или другим поездом (рейсом). Срок доставки багажа исчис­ляется временем следования транспорта, которым он был отправлен, до пун­кта назначения и должен соответствовать общим требованиям ст. 792 ГК. В пункте назначения багаж выдается предъявителю багажной квитанции. Од­нако пассажир вправе потребовать выдачи багажа в любом промежуточном пункте (станции, порту, аэропорту) следования. В случае утери багажной квитанции багаж выдается при условии, что лицо, претендующее на багаж, представит достаточные доказательства своего права на его получение. В та­ком случае багаж выдается по акту.

Прибывший в пункт назначения багаж хранится бесплатно в течение су­ток, считая с 00 ч суток, следующих за днем прибытия. За последующее вре­мя хранения взимается плата по тарифу. Багаж, не востребованный в течение 30 дней, подлежит реализации. Предъявитель багажной квитанции имеет право получить вырученные от реализации багажа деньги за вычетом причи­тающихся перевозчику сумм.

В случае неприбытия багажа в пункт назначения в течение установлен­ных сроков пассажир вправе считать багаж утраченным и потребовать воз­мещения его стоимости. Перевозчик несет имущественную ответственность за сохранность принятого к перевозке багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение багажа произошли не по его вине. Условия и объем ответственности перевозчика в этом случае определяются по прави­лам, аналогичным ответственности за несохранность груза (ст. 796 ГК). За просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивает штраф в установленном размере (ст. 165 УЖД, ст. 138 УАТ и др.). Если вследствие просрочки в до­ставке произошла порча багажа, возмещение его стоимости производится независимо от уплаты штрафа за просрочку.

**Претензии и иски по перевозкам пассажира и багажа.** В отличие от перевозки груза ГК не установил новых правил, касающихся претензий и исков по перевозкам пассажира и багажа. В новых уставах и кодексах предъяв­ление претензии перевозчику рассматривается как право, а не как обязан­ность пассажира (ст. 136 ТУЖД, ст. 124 ВК). Соответственно независимо от Явления претензии (но не ранее сроков, установленных для ее рассмотрения) пассажир вправе заявить перевозчику иск. В этом случае срок исковой давности по всем требованиям участников обязательства по перевозке пас­сажира и багажа также составляет один год с момента наступления события послужившего основанием для предъявления иска (в договоре морской пе­ревозки пассажира в заграничном сообщении — два года).

В ранее принятых транспортных уставах и кодексах обязательный претензионный порядок распространяется и на перевозку пассажира и багажа. Претензионные сроки те же, что и в отношении претензий по грузам: 45 дней для требований, связанных с уплатой штрафов, и 6 месяцев во всех осталь­ных случаях (ст. 224 УВВТ, ст. 163 УАТ). Если претензия отклонена пере­возчиком или ответ на нее в установленные сроки не получен, пассажир вправе обратиться в суд[[36]](#footnote-36).

1. Договор буксировки

**Понятие договора буксировки.** Территориальное перемещение тех или иных объектов может осуществляться не только путем их перевозки, но и путем тяги и толкания. Так происходит, например, когда судно тянет за со­бой баржу или плот. С помощью вспомогательных судов в морских портах осуществляется швартовка или перестановка пароходов от одного причала к другому. Такие операции называют *буксировкой.*

Буксировка — разновидность транспортных обязательств. Ее участни­ками являются владелец буксира (тягача), или буксировщик, и владелец бук­сируемого объекта. Возникающие между ними отношения и оформляются договором буксировки. Чаще всего буксировка применяется в целях переме­щения тягой судна или плота до определенного пункта. Но она может пре­следовать и другие цели. В частности, буксировщик может принять на себя обязанность буксировать судно или другой плавучий объект лишь на опре­деленном участке (например, при прохождении шлюзов, перекатов или под мостами) либо в течение определенного времени (например, при проведе­нии научно-исследовательских или видеосъемочных работ). Задача букси­ровщика может состоять также в выполнении какого-либо маневра (напри­мер, разворот и перестановка судна у причала). Поэтому буксировка на мор­ском транспорте подразделяется на чисто морскую (буксировка судна на оп­ределенное расстояние) и портовую (маневры в акватории).

В соответствии с этим договор буксировки определяется как соглашение, в силу которого одна сторона (буксировщик) обязана за установленную пла­ту буксировать (тянуть или толкать) плот, судно либо другой плавучий объект до определенного пункта или в течение определенного времени, или *для выполнения определенного маневра, а другая сторона (владелец буксиру­емого объекта, клиент) — выплатить обусловленное вознаграждение.*

Договор буксировки — *взаимный* и *возмездный.* Он может *быть* как ре­альным, так и консенсуальным. Договор на буксировку судов или пло­тов — реальный, поскольку он признается заключенным в момент предъяв­ления плота или судна к буксировке. Напротив, договор на выполнение дру­гих буксировочных операций относится к числу консенсуальных.

**Элементы договора буксировки.** *Стороны в договоре —* буксиров­щик (владелец буксирующего судна) и клиент (владелец буксируемого объ­екта). В качестве буксировщика может выступать пароходство, порт или пристань. Клиентом может быть любое лицо, заинтересованное в буксиров­ке какого-либо объекта. При этом не имеет значения, каковы его права на этот объект (право собственности, иное вещное право, права арендатора и пр.).

*Форма* договора буксировки может быть различной. Договор морской буксировки, по общему правилу, заключается в письменной форме (ст. 227 КТМ), но портовая буксировка возможна и на основе устного соглашения, причем независимо от его суммы. При этом соглашение о возложении обя­занностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна должно доказываться исключительно письменными доказательствами. На речном транспорте также установлена обязательная письменная фор­ма— *накладная,* которая представляется клиентом буксировщику. В обмен на нее буксировщик (пароходство) выдает квитанцию (ст. 128 УВВТ).

*Предмет* договора — услуги по перемещению какого-либо объекта с помощью тяги или толкания. Эти услуги специфичны и позволяют рассмат­ривать буксировку в качестве самостоятельной разновидности транспорт­ных обязательств, не сводимых к обычной перевозке или аренде транспорт­ных средств. Правовое регулирование буксировки осуществляется в рамках транспортных уставов и кодексов. На морском транспорте буксировка осу­ществляется в соответствии с гл. XII КТМ, а на внутреннем водном — разде­лом VI УВВТ. Транспортными ведомствами и самими буксировщиками из­даются специальные правила о буксировке. Кроме того, на отношения по буксировке распространяется по аналогии действие многих норм об ответст­венности за нарушение договора перевозки грузов.

*Содержание* договора определяется особенностями каждого вида дого­вора буксировки и прежде всего его объекта. В законе различаются букси­ровка судов и буксировка плотов. Все обязанности буксировщика и владель­ца буксируемого объекта могут быть разбиты на две группы. Первая из них Должна быть выполнена до подачи буксира (тяги) и принятия судна или плота к буксировке. Другие выполняются в процессе буксировки и после ее за­вершения. К первой группе относятся следующие обязанности владельца буксируемого судна или плота: а) привести плот или судно, предъявленные к буксировке, в состояние, годное для безопасного плавания и буксировки; б) Укомплектовать судно или плот экипажем, когда это предусмотрено правилами или соглашением сторон, либо назначить проводника; в) внести пла­ту за буксировку (ст. 127 УВВТ, ст. 228 КТМ).

Буксировщик до приема судна или плота к буксировке обязан: а) предо­ставить в надлежащем месте и в обусловленное время судно в качестве тяги (толкача) для буксировки, оборудованное всем необходимым для безопас­ного плавания и буксировки, укомплектованное соответствующим экипа­жем; б) произвести осмотр судна или плота, проверку документов и обору­дования; в) проверить габариты плота (его длину, ширину и осадку), а также объем плота, количество сплоточных единиц, их крепления и др. (ст. 132 УВВТ). Результаты такого осмотра фиксируются в накладной или специаль­ном техническом акте. При обнаружении каких-либо дефектов владельцу плота предоставляется время для их устранения.

За задержку буксирующего судна сверх установленного времени стоян­ки в ожидании сдачи плота к буксировке с владельца плота взыскивается штраф. При буксировке плотов экипаж буксируемого плота в оперативном отношении всегда подчиняется капитану буксирующего судна. Что же каса­ется буксировки судов, то на внутреннем водном транспорте их экипаж под­чиняется капитану буксирующего судна (ст. 135 УВВТ). На морском транс­порте решение этого вопроса зависит от вида буксировки: при морской бук­сировке управление осуществляет капитан буксирующего судна, а букси­ровка портовая осуществляется под началом капитана буксируемого судна (ст. 228—229 КТМ). Иной порядок буксировки может быть установлен до­говором. Основная обязанность буксировщика в процессе буксировки со­стоит в том, чтобы доставить в целости и сохранности буксируемый объект в пункт назначения. Он обязан принимать все зависящие от него меры к обеспечению безопасности буксировки и оказывать необходимую помощь ко­манде буксируемого судна или плота. Эта общая обязанность буксировщика на морском транспорте конкретизируется условиями договора.

Законодательство в области речной буксировки более детально форму­лирует обязанности владельца буксируемого объекта в лице его капитана, шкипера или другого ответственного лица. В соответствии со ст. 135 УВВТ такое лицо обязано принимать меры к обеспечению сохранности груза, таке­лажа и другого имущества, находящегося на буксируемом плоту или судне, производить при необходимости текущий ремонт судна или плота в пути, а в случае аварии принимать меры к ее ликвидации. Поскольку команда букси­руемого судна или плота в оперативном отношении подчинена капитану буксирующего судна, начальник экипажа буксируемого судна обязан своев­ременно и точно выполнять все указания капитана буксирующего судна по управлению плотом или судном. В этих целях он обязан обеспечить постоян­ную вахту для выполнения вышеназванных распоряжений, а также для на­блюдений за состоянием буксируемого объекта. Обязанности владельца бук­сируемого судна при морской буксировке определяются условиями договора в зависимости от того, кому поручено общее управление буксировкой.

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

1. Договор транспортной экспедиции

**Понятие договора экспедиции.** При перевозке грузов возникает необ­ходимость выполнения целого комплекса вспомогательных операций, свя­занных с отправкой и получением грузов: в частности, их упаковка, марки­ровка, погрузка и выгрузка, доставка на станцию (в порт) отправления или со станции (порта) назначения на склад получателя и др. При эпизодических перевозках эти операции могут выполнить сами грузоотправители и грузо­получатели. В случаях, когда поток отправляемых или прибывающих в ад­рес того или иного лица грузов достигает значительных размеров, самостоя­тельное выполнение указанных операций становится обременительным и экономически неоправданным. С большей эффективностью это могут де­лать лица, специально подготовленные и уполномоченные на такую дея­тельность. Они выступают в качестве посредников между перевозчиками и их клиентурой. Такая деятельность по обслуживанию клиентуры транспорт­ных организаций называется *экспедиционной* (от лат. *expeditio —* отправле­ние). Договор экспедиции относится к числу вспомогательных договоров, связанных с оказанием транспортных услуг. Этим определяется сфера его применения и функции его субъектов (экспедитора и клиента). Он использу­ется там, где возникают отношения по грузовой перевозке. Смысл этого до­говора в том, чтобы освободить отправителей и получателей от выполнения не свойственных им операций по организации и сопровождению грузоперевозочного процесса. Соответственно основная функция, возлагаемая на экс­педитора, состоит в том, чтобы по поручению клиента отправлять или полу­чать грузы, а также оказывать иные сопутствующие этому услуги.

*Договор транспортной* экспедиции определяетсякак *соглашение, в силу которого одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента — грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспеди­ции услуг, связанных с перевозкой груза* (ст. 801 ГК).

Договор *экспедиции* является *взаимным* и *возмездным.* Он может быть либо *консенсуальным,* когда экспедитор организует выполнение экспедиционных услуг, либо *реальным,* когда он выполняет их с вверенным ему грузом (в частности, когда экспедитором выступает перевозчик). По своему содержанию он сходен с рядом других договоров о представительстве. Экспедитор оказывает определенные услуги клиенту, в чем обнаруживается сходст­во с такими договорами, как поручение, комиссия, агентирование, возмездное оказание услуг. Однако предметом последних является совершение лю­бых сделок и действий, в том числе вовсе не относящихся к транспортной де­ятельности. В отличие от этого экспедиция предполагает оказание услуг непосредственно связанных с перевозкой груза. Поэтому экспедиция не мо­жет рассматриваться как разновидность одного из названных договоров или их конгломерат. Напротив, в п. 2 ст. 779 ГК прямо указывается, что правила главы 39 о возмездием оказании услуг не распространяются на экспедици­онные услуги. В то же время не исключена возможность субсидиарного при­менения норм о поручении, комиссии и агентировании к транспортной экс­педиции. Ранее такая возможность была прямо предусмотрена ст. 105 Основ гражданского законодательства 1991 г., которая допускала использование норм о поручении, когда экспедитор действовал от имени клиента, и догово­ра комиссии, когда он действовал от собственного имени. В настоящее вре­мя ст. 801 ГК косвенно подтверждает такую возможность путем указания на право экспедитора заключать договор перевозки от имени клиента или от собственного имени. Кроме того, любая из сторон договора экспедиции вправе отказаться от его исполнения, что также характерно для поручения, комиссии и агентирования как личных сделок (ст. 806, 977, 1002, 1010 ГК). Таким образом, экспедицию следует рассматривать как особую разновид­ность сделки о представительстве.

Между договором перевозки и экспедиции также существует внутрен­няя связь, обусловленная производностью транспортно-экспедиционных ус­луг от перевозки. Зачастую обязанности экспедитора могут быть прямо воз­ложены на перевозчика (п. 2 ст. 801 ГК). В этом случае перевозчик не вправе заключать договор перевозки от собственного имени, но может выступать в качестве коммерческого представителя иной стороны (п. 3 ст. 182 ГК). Кро­ме того, при использовании в качестве экспедитора самого перевозчика мо­гут сложиться две ситуации. В одной из них перевозчик выступает экспеди­тором по отношению к другому лицу (например, другому перевозчику) и правила об экспедиции применяются без каких-либо изъятий. В другой — перевозчик становится экспедитором по отношению к собственной перевозке. В последнем случае экспедиция накладывается на перевозку, имея одинаковый субъектный состав в двух обязательствах. Это сказывается на ответственности сторон, сроках давности и других условиях исполнения обоих договоров.

ГК впервые выделил договор транспортной экспедиции в отдельную главу, хотя и раньше самостоятельная природа этого обязательства не под­вергалась серьезным сомнениям. Нормы, содержащиеся в этой главе, имеют самый общий характер, поэтому в соответствии с п. 3 ст. 801 ГК должен быть принят специальный закон о транспортно-экспедиционной деятельности. В его отсутствие сохраняют силу правила действующих транспортных уста­вов и кодексов, посвященные экспедиции (ст. 68 УЖД, ст. 78 УВВТ и др.). Более подробной регламентации подверглась экспедиционная деятельность автомобильного транспорта, наиболее часто выступающего экспедитором ввиду своей специфики. В УАТ содержится особая глава об экспедиции (раз­дел VIII). Кроме того, существуют специальные документы ведомственного и межведомственного характера (правила транспортно-экспедиционного об­служивания). Они сохраняют силу в части, не противоречащей главе 41 ГК.

К вопросам, не имеющим в настоящее время специального нормативно­го разрешения, могут применяться общие положения обязательственного права, а также упомянутые выше нормы глав 49, 51, 52 ГК.

**Элементы договора.** Субъектами *договора* экспедиции являются *кли­ент —* сторона, которой оказываются услуги, и *экспедитор —* сторона, ко­торая оказывает услуги клиенту. Клиентами по договору могут быть любые лица (прежде всего отправитель и получатель груза, а также его собствен­ник), заинтересованные в получении экспедиционных услуг. В качестве экс­педитора может выступать только предприниматель (коммерческая органи­зация или физическое лицо), получивший лицензию на осуществление транспортно-экспедиционной деятельности. Экспедитором может быть как специализированная организация (иное лицо), так и обычный перевозчик (например, структурное подразделение транспортного предприятия). Как и в договорах поручения, комиссии и агентирования, экспедитор вправе при­влечь к исполнению своих обязанностей других лиц, если иное не предус­мотрено договором экспедиции. При этом экспедитор не слагает с себя от­ветственности за исполнение договора третьим лицом, на которое возложе­но исполнение (ст. 403, 805 ГК).

*Предметом договора* транспортной экспедиции являются *услуги,* свя­занные с перевозкой груза. Такие услуги могут быть весьма различными. Они делятся на основные (по организации перевозок, включая заключение договора перевозки) и дополнительные, которые могут охватывать любые вопросы, касающиеся транспортировки груза. Договор может быть заклю­чен на полное или частичное транспортно-экспедиционное обслуживание. При полном обслуживании экспедитор принимает на себя выполнение всех операций, в том числе доставку от склада отправителя на склад получателя («от склада до склада»). При частичном обслуживании он выполняет все или часть операций, связанных с отправлением или получением груза. И в том и в другом случае к основным услугам могут быть добавлены дополнитель­ные.

*Форма договора* транспортной экспедиции—простая письменная (ст. 802 ГК). Стандартный набор экспедиционных услуг может оказываться на основании договора присоединения (ст. 428 ГК). Клиент должен выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обя­занностей (в частности, в том случае, когда экспедитор действует от имени

клиента).

*Срок,* на который заключается договор экспедиции, определяется харак­тером взаимоотношений сторон. Для выполнения разовых экспедиционных поручений, требующих однократного совершения каких-либо операций (на­пример, отправки или получения партии груза), заключаются разовые дого­воры экспедиции. Отношения сторон в этом случае могут оформляться пу­тем подачи клиентом заявки и принятия ее к исполнению экспедитором. При' наличии постоянной потребности в транспортно-экспедиционном обслужи­вании заключаются длительные договоры.

*Цену договора* транспортной экспедиции составляет вознаграждение экспедитора. Оно определяется по соглашению сторон. В ряде случаев мо­гут использоваться установленные экспедитором тарифы и таксы, т. е. сис­тема ставок за выполнение тех или иных операций. Вознаграждение, упла­чиваемое экспедитору, следует отличать от компенсации расходов, понесен­ных последним при осуществлении своей деятельности (по внесению про­возной платы, платы за разгрузку и выгрузку груза, по уплате пошлин за хра­нение груза и пр.).

*Содержание договора* экспедиции образуют права и обязанности его сторон. Содержание и объем *обязанностей экспедитора* зависят от потреб­ностей клиента. Как отмечалось, можно выделить выполняемые им основ­ные обязанности (операции, услуги), имеющие общее значение, и дополни­тельные обязанности, обусловленные индивидуальными особенностями конкретного договора. Содержание *основных обязанностей* предопределе­но самой сущностью договора. Они включают следующие операции: а) орга­низация перевозки груза определенным видом транспорта и по маршрут выбранному клиентом или экспедитором; б) заключение договора перевоз­ки груза от своего имени или от имени клиента; в) обеспечение отправки груза и его получения в согласованном месте; г) осуществление иных опера­ций, непосредственно связанных с перевозкой (п. 1 ст. 801 ГК). При этом экспедитор может выполнять не только собственно экспедиционные функции, но и обязанности перевозчика. В последнем случае на его отношения с клиентом распространяются правила о перевозке, включая размер ответст­венности, сокращенный срок исковой давности и др.

В числе *дополнительных обязанностей* экспедитора могут быть упомя­нуты: а) получение требующихся для экспорта и импорта документов (сер­тификатов, санитарных свидетельств и иных разрешений и др.); б) выполне­ние таможенных и иных формальностей (оформление грузовых таможенных деклараций и пр.); в) проверка количества и состояния груза; г) погрузка и выгрузка груза силами экспедитора; д) сопровождение груза в пути; е) упла­та пошлин, сборов и иных расходов, возлагаемых на клиента; ж) хранение груза в пункте назначения; з) выполнение иных операций и услуг, предус­мотренных договором. Перечень дополнительных операций, которые могут осуществляться экспедитором, не является исчерпывающим. Причем к чис­лу подобных услуг могут относиться и действия, формально не связанные с перевозкой, но относящиеся к ней в контексте особых договоренностей меж­ду клиентом и экспедитором (например, подготовка контракта с перевозчи­ком и т. п.).

В конкретных договорах экспедиции круг основных и дополнительных обязанностей экспедитора может быть различным. Типичными, однако, яв­ляются следующие операции: а) представление перевозчику заявок клиента; б) проверка правильности заполнения клиентом транспортных документов, получение разрешения на завоз груза к отправлению; в) приемка груза на складе клиента, доставка и сдача его транспортным организациям; г) оплата за клиента провозных платежей; д) заключение договоров перевозки; е) уве­домление клиента о прибытии груза; ж) раскредитование перевозочных до­кументов на прибывший груз; з) приемка груза на станциях (пристанях, пор­тах) и их доставка клиенту; и) участие в составлении коммерческих актов при несохранности груза. Кроме того, при транспортной экспедиции внеш­неторговых грузов экспедитор обычно принимает на себя обязанности по оформлению договоров страхования груза, оплачивает таможенные и иные пошлины и сборы, оформляет грузовую таможенную декларацию, осущест­вляет хранение груза и др. Транспортно-экспедиционное обслуживание так­же широко применяется при организации централизованного завоза и выво­за грузов с железнодорожных станций, морских, речных и авиапортов при наличии соответствующих договоров (ст. 799 ГК).

*Обязанности клиента* могут быть также разбиты на основные и допол­нительные. К основным обязанностям клиента относятся: а) передача грузов. Для осуществления экспедирования; б) получение грузов у экспедитора; в) уплата предусмотренного договором вознаграждения; г) возмещение по­несенных экспедитором при исполнении договора расходов. Особо выделя­йся так называемая *информационная обязанность* клиента (ст. 804 ГК). Клиент должен представить экспедитору документы и иную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, не­обходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных Договором. Соответственно экспедитор обязан сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а также запросить у последнего необходимые дополнительные данные. Отказ в предоставлении не­обходимой информации дает экспедитору право не приступать к исполне­нию своих обязанностей до момента ее получения. Содержание дополни­тельных обязанностей зависит от особенностей каждого договора (организо­вать посменную работу на своих складах, обеспечить специализированный внутрипроизводственный транспорт и пр.).

*Прекращение договора* экспедиции осуществляется по общим правилам путем его надлежащего исполнения и в иных случаях, установленных зако­ном. Особенностью данного договора, как и иных договоров о представи­тельстве, является возможность одностороннего отказа от его исполнения Любая из его сторон вправе сделать это, предупредив об этом своего контр­агента в разумный срок Такой срок может быть установлен и в самом дого­воре экспедиции. Неблагоприятным последствием одностороннего отказа является возмещение отказавшейся от договора стороной другой стороне убытков, вызванных его расторжением (ст. 806 ГК).

**Имущественная ответственность.** Неисполнение или ненадлежащее исполнение сторонами своих обязанностей по договору транспортной экс­педиции влечет для сторон договора *ответственность,* объем и условия ко­торой определяются по общим правилам ГК (ст. 803 ГК). Следовательно, от­ветственность в экспедиционном обязательстве, в принципе, является пол­ной как для клиента, так и для экспедитора. Общим основанием такой ответ­ственности является не вина, а обычный предпринимательский риск (п 3 ст. 401 ГК). Необходимо также наличие причинной связи между противо­правным поведением ответчика и неисполнением или ненадлежащим испол­нением договора, а при взыскании убытков — между противоправным пове­дением и наступившими убытками.

Поскольку экспедитор выступает в качестве посредника между отпра­вителем, перевозчиком и получателем, нарушение им условий договора мо­жет привести к ответственности клиента перед перевозчиком. В равной мере нарушение своих обязанностей клиентом может повлечь ответственность экспедитора перед перевозчиком (если, конечно, эти фигуры не совпадают) Поэтому ответственность сторон в договоре может быть как прямой, так и

регрессной.

Специфика экспедиционного обязательства предопределяет важное ис­ключение из общих правил об ответственности экспедитора. Если экспеди­тор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполне­нием договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ч. 2 ст. 803 ГК). Последствием применения этого правила может быть *ограничение ответственности* экспедитора пре­делами, которыми замыкается ответственность транспортной организации. В частности, клиент может лишиться права на взыскание всех убытков, по­лучив от экспедитора лишь исключительную неустойку (например, штраф за неподачу транспортных средств) или часть реального ущерба при несохранности груза. Одновременно в договоре экспедиции до одного года сокра­щаются и сроки исковой давности.

В зависимости от характера нарушенной обязанности ответственность по договору экспедиции может выражаться в уплате неустойки или в возме­щении убытков. Например, за несвоевременное перечисление экспедитору вознаграждения в договоре может быть предусмотрена ответственность клиента в виде уплаты пени (ранее такая ответственность предусматрива­лась и в нормативных актах, посвященных экспедиции). Если же в результа­те действий экспедитора произойдет утрата, порча или повреждение груза, он обязан компенсировать возникшие убытки. Его ответственность может быть двоякой. В том случае, когда несохранность груза связана с действиями самого экспедитора (скажем, за необеспечение надлежащей отправки или получения груза, невыполнение действий по раскредитованию груза и т. п.), она строится на общих началах, т. е. действует принцип полного возмещения убытков. Когда же экспедитор отвечает за неисправного перевозчика, объем его ответственности ограничен объемом ответственности транспортной ор­ганизации за несохранность груза (ст. 796 ГК). Таким образом, пределы от­ветственности экспедитора определяются природой совершаемых им сде­лок и иных действий. Клиент возмещает убытки в полном объеме в связи с неисполнением информационной обязанности (п. 4 ст. 804 ГК). При одно­стороннем отказе от исполнения договора экспедиции такие убытки компен­сирует сторона, заявившая об отказе. И в том, и в другом случае возмещение убытков производится по общим правилам ст. 15 и 393 ГК. Иные санкции стороны вправе согласовать в договоре, учитывая действие перечисленных императивных норм об ответственности в экспедиционных обязательствах.

1. Заключение.

Список литературы

1. См.: ст. 4 Федерального закона «О естественных монополиях» от 17 августа 1995 г. (СЗ РФ. 1995. .№ 34. Ст. 3426), ст. 1 Федерального закона «О федеральном железнодо­рожном транспорте» от 25 августа 1995 г. (СЗ РФ. 1995. № 5. Ст. 3505), Положение о ре­естре субъектов естественных монополий на транспорте, утвержденное приказом Федеральной службы России по регулированию естественных монополий на транспор­те от 20 марта 1998 г. № 13 (БНА. 1998. № 10). [↑](#footnote-ref-1)
2. Договор аренды транспортных средств рассматривается в гл. 33 настоящего учеб­ника. [↑](#footnote-ref-2)
3. В литературе отмечается, что транспортная система как единое организацион­но-правовое явление сегодня не существует, поскольку отсутствует централизованное Управление всеми видами транспорта, нет единого законодательства, высок вес ведом­ственного нормотворчества (Гражданское право. В 2-х т. / Под ред. Е. А. Суханова. М., 1993. Т. 2. С. 270. Автор главы — Г. П. Савичев). Видимо, справедливость этого вывода сохранится и в будущем, принимая во внимание приватизацию и демонополизацию Транспортного дела. [↑](#footnote-ref-3)
4. СЗ РФ. 1997. № 18. Ст. 1383; 1999. № 28. Ст. 3483. [↑](#footnote-ref-4)
5. СЗ РФ. 1998. №2. Ст. 218. [↑](#footnote-ref-5)
6. СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207. [↑](#footnote-ref-6)
7. Юридическая основа их применения — Закон РФ «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» (ст. 4) и постановление Верховного Совета РФ «О некоторых вопросах применения законодательства Союза ССР на территории Российской Федерации» от 3 марта 1993 г. № 4604-1 (п. 8) // Ведомости РФ 1993. Ст. 393; СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 411. [↑](#footnote-ref-7)
8. Сборник законодательства по внутреннему водному транспорту. М., 1964. [↑](#footnote-ref-8)
9. СП РСФСР. 1969. № 2—3. С. 8 (с последующими изменениями). [↑](#footnote-ref-9)
10. См., напр.: 1) Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, ба­гажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, утв. постановлением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. № 277 // СЗ РФ. 1999. № 11. Ст. 1311; 2) Правила перевозок смерзающихся грузов на железнодорожном транспорте, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения РФ от 5 апреля 1999 г. // БНА. 1999. № 22; 3) Правила перевозок грузов с объявленной ценностью на же­лезнодорожном транспорте, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения от 29 марта 1999 г. // БНА. 1999. № 21. [↑](#footnote-ref-10)
11. Напр., постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. «О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введе­нием в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации» // Вест­ник ВАС. 1999. № 1. См. также письма ВАС: 1) от 21августа 1992 г. № С-13/ОП-204 «О практике разрешения хозяйственных споров, возникающих из перевозок грузов» // Вест­ник ВАС. 1992. №1, 2) от 22 января 1993 г. № С-13/ ОСЗ-23 «Об ответственности грузоот­правителей и отделений (станций) железных дорог при перевозках экспортных грузов железнодорожным транспортом» // Вестник ВАС. 1993. № 3; 3) от 11 февраля 1998 г. С5-7/УЗ-100 «О Транспортном уставе железных дорог Российской Федерации» и др. [↑](#footnote-ref-11)
12. Наиболее важными являются следующие документы: 1) Женевская конвенция 1956 г о договоре международной дорожной перевозки грузов; 2) Женевская таможен­ная конвенция о международной таможенной перевозке грузов с применением книжки МДП; 3) Брюссельская конвенция 1924 г. об унификации некоторых правил о коноса­менте (Гаагские правила); 4) Гамбургская конвенция ООН 1978 г. о морской перевозке Тузов и др. Россия не участвует в двух последних конвенциях, однако многие правила из них имплементированы во внутреннее право. Текст см.: Международное частное пра­во: Сборник документов / Сост. Н. Ю. Ерпылева. М., 1994. [↑](#footnote-ref-12)
13. Централизованное планирование перевозок сохраняется в особых случаях (пере­возки для внешней торговли, перевозки для нужд Крайнего Севера и пр.). См., напр.: по­становление Правительства РФ от б марта 1993 г. № 207 «Об утверждении порядка организации поставки и перевозки продукции (товаров) для обеспечения народного хо­зяйства и населения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей» с по­следующими изменениями // Собрание актов РФ. 1993. № 11. Ст. 941. [↑](#footnote-ref-13)
14. О консенсуальном договоре перевозки (договоре фрахтования, чартере) см. § 3 на­стоящей главы. [↑](#footnote-ref-14)
15. См. пп. 7, 8 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. №18. [↑](#footnote-ref-15)
16. Природа договора перевозки вызывает споры. В основном они ведутся вокруг фи­гуры грузополучателя. Одни авторы полагают, что последний является самостоятель­ным участником договора, а сам договор носит трехсторонний характер (Тарасов М. А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону, 1965. С. 123 и след.; Гражданское право. В 2-х т. / Под ред. Е. А. Суханова. М., 1993. Т. 2. С. 273. Автор — Г. П. Савичев). Другие авторы придерживаются мнения, что в договоре перевозки отправитель и получатель груза яв­ляются одной стороной договора (Либба И. П. Перевозочные документы по Уставу же­лезных дорог СССР: В сб. «Основные вопросы железнодорожного права». М., 1925. С. 215). Существует мнение, что договор грузовой перевозки является договором о вруче­нии исполнения третьему лицу (Яичков К. К. Договор железнодорожной перевозки грузов. М., 1958. С. 143—144). Наконец, наиболее распространена точка зрения, что это Договор в пользу третьего липа. Она появилась еще в 20-е годы (ранее, в праве дорево­люционной России перевозка считалась видом подряда), когда были опубликованы пер­вые работы на эту тему (см., напр.: Черепахин Б. Б. Ответственность грузополучателя по Договору перевозки. Иркутск, 1927. С. 7; Гусаков А. Г. Железнодорожное право по зако­нодательству СССР. М., 1929. С. 47 и др.). [↑](#footnote-ref-16)
17. В настоящее время такой закон еще не принят. В современных публикациях пред­лагается различать прямые смешанные и комбинированные перевозки (напр.: Якушев В. Общие тенденции развития права перевозок грузов и их влияние на правовое регулиро­вание смешанных перевозок // Хозяйство и право. 1996. № 9. С. 58—60). Основой тако­го деления является то, что многие международные перевозки управляются единым оператором комбинированной перевозки, который несет ответственность за груз на всем протяжении его транспортировки (подобный оператор отсутствует в обычной пря­мой смешанной перевозке). [↑](#footnote-ref-17)
18. В дальнейшем термином «транспортная организация» охватываются и коммерче­ские организации, и граждане-предприниматели. [↑](#footnote-ref-18)
19. См., напр.: Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транс­портом, утв. Приказом МПС РФ от 10 сентября 1998 г. *№* ЦМ-593 // БНА. 1998. № 29. [↑](#footnote-ref-19)
20. Приведенные термины являются русской калькой с соответствующих английских терминов, имеющих аналогичное значение. [↑](#footnote-ref-20)
21. См. Правила о системе и общих требованиях обслуживания грузоотправителей и грузополучателей железными дорогами, утв. Приказом МПС РФ от 16 ноября 1995 г. № ЦЭУ-348. [↑](#footnote-ref-21)
22. Так, Указанием МПС РФ от 17 мая 1994 г. № М-390у установлено увеличение сро­ков доставки грузов при осуществлении на границе таможенного, санитарного, ветери­нарного и других форм контроля (БНА РФ. 1994. № 7). [↑](#footnote-ref-22)
23. В настоящее время действуют правила Инкотермс-90 (публикация Международной торговой палаты 1990 г. № 460). Следует иметь в виду, что при осуществлении поставок на условиях РОВ («свободно на борту», когда обязанности и риски переходят на покупа­теля с момента пересечения поручней судна) или FAS («свободно вдоль борта судна», когда обязанности и риски переходят на покупателя в момент расположения груза вдоль борта) оплата фрахта входит в обязанности покупателя, который выступает в качестве Фрахтователя, не являясь при этом отправителем груза. Груз в этом случае отправляет продавец. [↑](#footnote-ref-23)
24. ГК, в известной мере, подвел итоги в дискуссии о природе тайм-чартера. Ранее счи­талось, что предметом этого договора является особый комплекс транспортных услуг, связанный с передачей судна в эксплуатацию, что исключает возможность признания его видом аренды или перевозки. Иными словами, чартер рассматривался в качестве особого вида договоров (см., напр.: Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961. С. 103; Советское гражданское право. В 2-х ч. / Под ред. В. Т. Смирнова, Ю.К.Толстого, А. К. Юрченко. Л., 1982. Ч. 2. С. 191—192). [↑](#footnote-ref-24)
25. В комментариях законодательства обосновывалась идея недопустимости возложе­ния обязанности по доказыванию вины перевозчика на грузовладельца, поскольку в новом ГК глава о перевозке не содержит нормы, аналогичной ст. 382 ГК РСФСР 1964 г. (см.: Комментарий к ГК РФ (постатейный) / Под ред. О. Н. Садикова. С. 367; Коммента­рий части второй ГК РФ для предпринимателей / Рук. колл. М.И.Брагинский. С. 153—154). Несмотря на последовательность и известную прогрессивность этого вывода, законодатель встал на защиту интересов транспортных организаций в ходе принятия новых ТУЖД (ст. 109) и КТМ (ст. 168). [↑](#footnote-ref-25)
26. Размер этой неустойки, установленной в уставах и кодексах Союза ССР и РСФСР в прежнем масштабе цен, неуклонно повышался под влиянием инфляционного фактора, что отражено в постановлениях Правительства России. См., напр.: постановления Пра­вительства РФ от 26 мая 1992 г. № 347, от 24 января 1993 г. № 55, от 12 февраля 1994 г. № 95, от 28 апреля 1995 г. № 433 (Собрание актов РФ. 1993. № 5. Ст. 394; 1994. № 8. Ст. 597; СЗ РФ. 1995. № 19. Ст. 1762). В ТУЖД размер штрафа установлен применитель­но к величине минимального размера оплаты труда. [↑](#footnote-ref-26)
27. Подробнее такая перевозка урегулирована соответствующими правилами (например, Правилами перевозок грузов с объявленной ценностью на железнодорожном гранспорте). [↑](#footnote-ref-27)
28. В настоящее время этот тариф выражается в расчетных единицах специального права заимствования Международного валютного фонда. Сумма в расчетных единицах переводится в рубли на соответствующую дату (ст. 11, 170 КТМ). [↑](#footnote-ref-28)
29. Так, при отсутствии соглашения сторон применяются Йорк-Антверпенские прави­ла об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания (п. 2 ст. 285 КТМ). [↑](#footnote-ref-29)
30. Исключением из обязательного претензионного порядка является ст. 403 КТМ, ко­торая устанавливает необходимость предъявить претензию лишь для каботажного пла­вания. В заграничном сообщении предъявление претензии не обязательно. Однако предъявление претензии в этом случае имеет одно важное последствие: приостанавли­вается течение срока исковой давности до получения ответа на нее или до истечения срока для ответа (п. 2 ст. 407 КТМ). [↑](#footnote-ref-30)
31. В комментариях к ГК высказано мнение, что претензия может быть заявлена в пре­делах годичного срока исковой давности (см.: Комментарий части второй ГК РФ для предпринимателей. С. 156). Однако данный вывод не вполне однозначен, ибо в п. 1 ст. 797 ГК говорится о предъявлении претензии в *порядке,* установленном транспортны­ми уставами и кодексами. Более того, он противоречит некоторым из новых транспорт­ных уставов и кодексов. Так, в п. 1 ст. 126 ВК установлено, что при внутренних воздушных перевозках претензия к перевозчику может предъявляться в течение 6 меся­цев, а при международных — в течение 18 месяцев. В ст. 139 ТУЖД установлен шести­месячный претензионный срок для обычных требований и 45-дневный — для претензий в отношении взысканных штрафов и пеней. Напротив, в ст. 406 КТМ предусмотрено, что претензия к перевозчику, вытекающая из договора морской перевозки груза, может быть предъявлена в течение всего срока исковой давности.

    В любом случае, следует помнить, что срок для предъявления претензии не рассмат­ривается сегодня судебной практикой в качестве пресекательного, а потому предъявле­ние грузовладельцем претензии за рамками претензионного срока не является основанием к возвращению искового заявления (п. 28 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. № 18). [↑](#footnote-ref-31)
32. Предусмотренный п. 2 ст. 22 Закона о федеральном железнодорожном транспорте шестимесячный срок исковой давности по искам клиентуры к предприятиям железнодо­рожного транспорта ныне не соответствует ст. 797 ГК и применению не подлежит. [↑](#footnote-ref-32)
33. СЗ РФ. 1999. №11. Ст. 1311. [↑](#footnote-ref-33)
34. См. п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. № 7 "0 практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей» (в ред. от 25 апреля 1995 г.) // Сборник постановлений Пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по гражданским делам. М., 1969. С. 293—305. [↑](#footnote-ref-34)
35. Лишь на морском транспорте установлено, что перевозчик отвечает за смерть пас­сажира или повреждение его здоровья при наличии вины (ст. 186 КТМ). Следовательно, не допускается безвиновная ответственность перевозчика перед пассажиром за повы­шенно опасную деятельность по эксплуатации транспорта. Размер ответственности оп­ределен в сумме, не превышающей 175 тысяч расчетных единиц. При доказанности Умысла и грубой неосторожности перевозчика названное ограничение отпадает.

    Приведенное правило существенно ограничивает ответственность морского перевозчика и установлено вопреки ст. 800 ПК. Последняя же допускает именно повышение, а не ослабление ответственности перевозчика. [↑](#footnote-ref-35)
36. В сохраняющих силу уставах Союза ССР и РСФСР предусмотрен двухмесячный срок исковой давности по требованиям пассажира к перевозчику, в то время как для ис­ков перевозчика к пассажиру отведен шестимесячный срок. Эти правила воспроизводят отмененную ст. 384 ГК РСФСР 1964 г. Неадекватность такого подхода тем более оче­видна, что в ТУЖД и КТМ срок исковой давности для всех требований из договора пере­возки (и грузовой, и пассажирско-багажной) составляет один год. По всей видимости она будет устраняться по мере обновления транспортного законодательства. [↑](#footnote-ref-36)