КУСОВАЯ РАБОТА

ПРЕДМЕТ: «Гражданское право. Часть вторая»

ТЕМА: “Транспортные договоры”

## Оглавление

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Введение |  |
| 1. Нормативно-правовая база транспортного законодательства |  |
| 2. Система транспортных договоров |  |
| 3. Договор перевозки и договор организации перевозок |  |
| 4. Договор перевозки пассажира |  |
| 5. Договор перевозки груза |  |
| 6. Договор перевозки транспортом общего пользования |  |
| 7. Договор фрахтования (чартер) |  |
| 8. Хранение |  |
| 9. Эксплуатация источников повышенной опасности |  |
| 10. Ответственность участников перевозок |  |
| Заключение |  |
| Список нормативных актов и использованной литературы |  |

## Введение

Правовое регулирование в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее – ГК, Кодекс) отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, в значительной мере отличается от регламентации иных видов договорных обязательств. Достаточно сказать, что положениям, регулирующим столь сложные обязательства, как перевозки, законодатель посвятил лишь четырнадцать статей (для сравнения, гл. 30 о купле - продаже насчитывает более ста статей). Связано с тем, что взаимоотношения грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей традиционно детально регулируется транспортными уставами и кодексами. Что же касается кодифицированных гражданско-правовых актов, то они, также традиционно, включают лишь отдельные принципиальные положения, определяющие систему правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа, а в остальном отсылают к транспортным уставам и кодексам (см., например, гл. 32 ГК РСФСР 1964 г.; гл. 13 Основ гражданского законодательства 1991 г.).

В данной работе будет рассмотрена система транспортных договоров в Российской Федерации, сравнительный анализ некоторых из них. Также мы обратимся к правоотношениям, непосредственно связанным с транспортными.

**1. Нормативно-правовая база**

**транспортного законодательства**

В Гражданском кодексе Российской Федерации установлены правовые нормы, определяющие следующие виды отношений, возникающих в связи с осуществление транспортной деятельности:

* услуги по перевозке (гл. 40 ГК), в том числе: особенности перевозки пассажира (ст.ст. 786, 795, 800 ГК); особенности перевозки груза (ст.ст. 785, 791, 792, 796-798 ГК); перевозка транспортом общего пользования (ст. 789 ГК); прямое смешанное сообщение (ст. 788 ГК); провозная плата (ст. 790 ГК);
* перевозки по государственным и муниципальным заказам (гл. 30, подраздел 4; гл.37, подраздел 5; ст. 790, п. 5 ГК);
* транспортная экспедиция (гл. 41 ГК);
* договор фрахтования транспортного средства (ст. 787 ГК);
* аренда транспортных средств с подразделением на аренду без экипажа или с экипажем (гл. 34, § 3 ГК);
* хранение в камерах хранения транспортных организаций (ст.923 ГК);
* ответственность за вред, причиненный транспортным средством, как источником повышенной опасности (ст. 1079 ГК).

Гражданским кодексом установлена возможность осуществления коммерческой деятельности юридическими лицами (в различных организационно-правовых формах) и индивидуальными предпринимателями без образования юридического лица. На транспорте получили распространение обе эти формы предпринимательства. Здесь относительно велика доля государственных и муниципальных организаций. Отчасти это объясняется наличием в транспортном комплексе естественных монополий. Предприятия городского массового пассажирского транспорта (метрополитен, автобус, троллейбус и трамвай) преимущественно относятся к государственному или муниципальному сектору экономики.

В связи с подразделение имущества на движимое и недвижимое следует отметить, что подвижной состав различных видов транспорта как объект гражданских прав рассматривается по-разному. Статьей 130 ГК определено, что к недвижимым вещам относятся подлежащие государственной регистрации воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания. Правила государственной регистрации недвижимости установлены ст. 131 ГК, Федеральным законом "О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним". Подвижной состав автомобильного и железнодорожного транспорта, а также городского электрического транспорта, не подлежащие государственной регистрации суда относятся к движимому имуществу.

Транспортные средства представляют собой сложные технические объекты, функционирование которых по назначению невозможно без сохранения их целостности. Поэтому к транспортным средствам применимы положения ст. 133 ГК: "*вещь, раздел которой в натуре невозможен без изменения ее назначения, признается неделимой. Особенности выдела доли в праве собственности на неделимую вещь определяются правилами статей 252, 258*"[[1]](#footnote-1).

Общие положения о перевозке установлены ст. 784 ГК. Гражданский кодекс вводит понятие договора перевозки. На основании договора перевозки осуществляется перевозка пассажиров, груза и багажа.

Следует отметить, что в тех местах ГК, где речь идет об отношениях с использованием транспорта, вместо подробного изложения соответствующих норм, всегда приводятся отсылки и "транспортным уставам, кодексам", к законам о прямых (комбинированных) перевозках и о транспортно-экспедиционной деятельности, иным законам. Например, выдержка из гл. 40 ГК: "*Общие условия перевозки определяются транспортными уставами, кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами, и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное*"[[2]](#footnote-2). В общей сложности в ГК содержится 29 отсылок к федеральным законам, транспортным уставам и кодексам. Такого обилия отсылок к иным правовым актам нет более нигде в тексте ГК. Это свидетельствует о том, что транспортные отношения обладают особой спецификой и нуждаются в урегулировании актами транспортного законодательства. Разделы таких актов, содержащие нормы, регулирующие гражданские правоотношения участников транспортной деятельности, относятся к гражданскому законодательству.

Фактическая разработанность правовых актов транспортного законодательства, на которые сделаны отсылочные указания в ГК, характеризуется следующими данными:

* железнодорожный транспорт - Транспортный устав железных дорог Российской Федерации (ТУЖД)[[3]](#footnote-3);
* гражданская авиация - Воздушный кодекс (ВК)[[4]](#footnote-4);
* морской транспорт - Кодекс торгового мореплавания (КТМ)[[5]](#footnote-5);
* речной транспорт – Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР (УВВТ) [[6]](#footnote-6);
* автомобильный транспорт - федеральные законы "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" и "О безопасности дорожного движения". Эти законы регламентируют лишь малую часть гражданских правоотношений на автомобильном транспорте. УАТ[[7]](#footnote-7).

Законы о прямых смешанных перевозках и транспортно-экспедиционной деятельности не приняты. В ТУЖД содержится глава, регулирующая прямые смешанные перевозки с участием железнодорожного транспорта ,с указанием на ограничением срока действия соответствующих норм моментом введения закона о прямых смешанных перевозках. В КТМ, УВВТ и УАТ имеются нормы, регламентирующие прямые смешанные перевозки с участием соответствующих видов транспорта. Действует также система узловых соглашений об осуществлении взаимодействия предприятий различных видов транспорта в транспортных узлах.

В ГК не содержится норм, регулирующих международные перевозки. Правоотношения в сфере таких перевозок регулируются в соответствии с международными договорами Российской Федерации. Согласно конституции, ГК, КТМ, ТУЖД, федеральным законам "О федеральном железнодорожном транспорте", "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их исполнения" нормы международных договоров РФ имеют приоритет перед нормами российского законодательства, если иное не установлено законом. Подобных установленных законом исключений в части гражданских правоотношений в транспортном комплексе в настоящее время нет. Между государствами - членами СНГ заключены соглашения, регулирующие перевозки. Железнодорожные перевозки грузов выполняются в соответствии с Соглашением о международном грузовом сообщении между государствами СНГ (СМГС). Перевозки пассажиров осуществляются по национальным правилам на территории соответствующего государства СНГ. При международных перевозках применяются также нормы, установленные в договорах транспортных организаций, осуществляющих такие перевозки и являющимися резидентами разных государств. Данные соглашения предусматривают соблюдение перевозчиками соответствующих требований национальных законодательств о перевозках и транспортной деятельности.

# 2. Система транспортных договоров

Следствием сведения договора перевозки грузов к единственной модели реального договора перевозки конкретного груза, которое еще существует в юридической литературе, стало то, что, рассматривая вопрос о видах договора перевозки, правоведы обычно ограничиваются выделением договоров перевозки грузов железнодорожным, автомобильным, воздушным, морским и внутренневодным транспортом (по видам транспорта). К этому, как правило, добавляется тезис о том, что на морском транспорте перевозки внутри страны называются *каботажем*. При этом различают *малый каботаж* (перевозка между портами одного морского бассейна) и *большой каботаж* (перевозки между портами нескольких морских бассейнов)[[8]](#footnote-8).Таким же традиционным для отечественной юридической литературы стало выделение перевозок, осуществляемых в *местном*, *прямом* и *прямом смешанном* сообщении. При этом под местными перевозками подразумеваются перевозки в пределах одной транспортной организации (железной дороги, пароходства и т.п.). Прямой смешанной считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится различными транспортными организациями, относящимися к различным видам транспорта. Но если выделение прямых и прямых смешанных перевозок имеет основание в виде дифференцированного правового регулирования, то рассуждения о перевозках в местном сообщении не находят подтверждения в транспортном законодательстве.

Под определение перевозки в местном сообщении (когда транспортировка пассажиров или грузов производится силами одной транспортной организации) подпадает, в частности, воздушная перевозка, осуществляемая одной авиакомпанией или морская перевозка грузов в большом каботаже силами одного пароходства. На автомобильном транспорте применяется иная градация перевозок:

* городские (в пределах черты города);
* пригородные (за пределами черты города, но не более 50 километров);
* междугородные (более 50 километров за чертой города);
* межреспубликанские;
* международные (ст. 5 УАТ).

Нередко в юридической литературе выделяют так называемые *транспортные договоры*, единственной отличительной чертой которых (и одновременно объединяющим началом) выступает участие в них транспортных организаций. Более того, говорят о единой ***системе транспортных договоров***, для которых предлагается создать такую же единую систему их правового регулирования.

Поиски научного обоснования однородности так называемых транспортных договоров приводят некоторых авторов к выводу о наличии неких *транспортных обязательств*. Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов указывают: «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. Таким образом, транспортными договорами 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»[[9]](#footnote-9).

В юридической литературе по коммерческому (предпринимательскому) праву выделяют также некие *предпринимательские* транспортные договоры. Например, Н.С. Ковалевская пишет: «Из всех разновидностей транспортных договоров, известных гражданскому праву (договоры перевозки груза, багажа и пассажиров), к транспортным договорам в сфере предпринимательской деятельности следует отнести в первую очередь договоры перевозки грузов». Основание же для выделения предпринимательских транспортных договоров усматривается в том, что «в качестве перевозчика на любом виде транспорта может выступать только предприниматель», и в том, что «обычно договор перевозки грузов находится в сфере предпринимательской деятельности и других участников обязательства по перевозке груза: грузоотправителя и грузополучателя, ибо перевозка, как правило, необходима для исполнения поставочных обязательств, связывающих указанных субъектов»[[10]](#footnote-10). Отмеченные особенности субъектов договора перевозки грузов никак не могут служить в качестве видообразующих признаков для выделения предпринимательских транспортных договоров. Грузоотправитель, вступая во взаимоотношения с перевозчиком, может и не преследовать предпринимательских целей, связанных с извлечением прибыли (например, разгрузка собственником мебели для его учреждения и т.п.). Кроме того, по мнению В.В. Витрянского, неверно вообще говорить о каких-либо предпринимательских договорах. Специальные правила, регулирующие предпринимательские отношения, определены ГК применительно не к какому-либо договору, а к *обязательствам, связанным с осуществлением предпринимательской деятельности*, которые могут быть в любом гражданско-правовом договоре, в том числе и на стороне одного из контрагентов. Речь идет, в частности, о положениях:

* о возможности одностороннего расторжения или изменения договора, если это предусмотрено не только законом, но и договором (ст. 310 ГК);
* о презумпции солидарного характера обязательства при множественности лиц на стороне должника или кредитора (ст. 322 ГК);
* об ответственности за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательства без учета вины (п. 3 ст. 401 ГК) и др.

Что же касается так называемых транспортных договоров, то, очевидно, что этим понятием можно объединить договоры, используемые (применяемые) в транспортной деятельности. В данном случае речь идет о самых различных договорах, относящихся к разным типам гражданско-правовых обязательств и отличающихся, в том числе своей родовой принадлежностью. Например, в деятельности морского и воздушного транспорта широко используется договор фрахтования транспортного средства на время, который, однако, является отдельным видом договора аренды и не имеет никакого отношения к договору перевозки; на морском и речном транспорте применяется договор буксировки судна, относящийся к категории договоров на оказание возмездных услуг; экспедиционное обслуживание грузов, осуществляемое на всех видах транспорта, охватывается иным самостоятельным договором – договором транспортной экспедиции. Поэтому термин «транспортные договоры» указывает лишь на сферу применения различных договоров, но никак не может быть признан гражданско-правовой категорией. Потому всякие попытки выделения так называемых транспортных обязательств, претендующих на свое собственное место в системе самостоятельных гражданско-правовых обязательств, представляются намеренно искусственными и неверными по существу[[11]](#footnote-11).

В то же время если принять позицию, в соответствии с которой круг отношений, регулируемых договором перевозки, не ограничивается реальным договором перевозки конкретного груза, а включает в себя договоры, опосредующие отношения, связанные с транспортировкой грузов, пассажиров и багажа, как и предусмотрено в ГК, можно дать определенную классификацию договора перевозки с использованием различных критериев, предопределяющих выделение соответствующих классификационных групп, включающих в себя отдельные виды договора перевозки.

При использовании такого критерия как **момент**, с которого договор перевозки *считается заключенным*, мы получим по принципу дихотомии две группы договоров перевозки соответственно: *реальный* договор перевозки отдельного груза и все остальные виды договора перевозки, которые по определению носят *консенсуальный* характер (договор перевозки пассажира, договор на организацию перевозки грузов и т.д.)

По **предмету договора** можно выделить договор перевозки *пассажира* (предмет этого договора – доставка пассажира и его багажа в пункт назначения); договор перевозки *грузов*, включая как реальный договор перевозки, так и консенсуальный договор на организацию перевозок (предмет указанного договора – перевозка грузов); договор *фрахтования* (*чартер*) (предмет – предоставление всей или части вместимости транспортного средства).

В зависимости от субъектного состава отношений можно говорить как о связанных с перевозкой, о следующих видах договора перевозки:

* договор перевозки пассажира, участником которого является *пассажир*;
* договор *перевозки грузов* (как консенсуальный, так и реальный), который заключается *перевозчиком с грузоотправителем*;
* договор о порядке организации работы по обеспечению перевозок, заключаемый между *транспортными организациями*.

Если взять за основу **цель** договора перевозки, то все договоры могут быть дифференцированы на три группы:

* договоры, направленные на организацию перевозок, целью которых является определение объема перевозимых грузов и количества подаваемых транспортных средств, а также порядка работы грузоотправителей и перевозчиков (договоры об организации перевозок, договоры на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов, договоры, заключаемые путем принятия заявки или заказа отправителя);
* договоры направленные на обеспечение транспортировки грузов, пассажиров и багажа и доставки их в пункт назначения (соглашения между транспортными организациями о порядке организации перевозок в прямом смешанном сообщении, узловые сообщения);
* договоры, направленные на доставку грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения (реальный договор перевозки груза и договор перевозки пассажира).

По **правовому положению** (статусу) **перевозчика** все договоры (по принципу дихотомии) могут быть разделены на договоры, перевозки по которым осуществляются транспортом общего пользования, и на договоры, перевозчиком по которым являются иные транспортные организации. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что она обязана осуществить перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Договор перевозки транспортом общего пользования признается публичным договором (ст. 426 ГК). Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, должен публиковаться в установленном порядке (ст. 789 ГК).

По **форме** договора можно выделить договоры, оформляемые *транспортной накладной* или *коносаментом* (реальные договоры перевозки конкретного груза); договоры, заключаемые путем акцепта оферты, выражающегося в виде конклюдентных действий (принятие транспортной организацией заявки или заказа грузоотправителя на выделение транспортных средств для перевозки грузов; договоры перевозки пассажиров, приобретающих билеты непосредственно в автобусе, маршрутном такси и т.д.); договоры, заключаемые в *общем порядке*.

В ГК осуществляется специальное регулирование таких видов договора перевозки, как договор перевозки пассажиров; договор перевозки груза (реальный); договор фрахтования; соглашение транспортных организаций о порядке организации перевозок в прямом смешанном сообщении; договор об организации перевозок; договоры между организациями различных видов транспорта об организации работ по обеспечению перевозок грузов.

**3. Договор перевозки и договор организации перевозок.**

Следует различать два близких понятия: договор перевозки и договор организации перевозок. По договору перевозки (ст.ст. 785 и 786 ГК) перевозчик обязуется перевезти в назначенный пункт пассажира и его багаж, либо доставить в пункт назначения вверенный ему груз и выдать этот груз управомоченному лицу. Таким образов в договоре перевозки всегда идет речь о конкретном объекте перевозки. Договор об организации перевозок не является договором перевозки, в связи с чем подчиняется нормам общей части обязательственного права (раздел 3 ГК).

Договоры на организацию перевозок (ст. 798 ГК) заключаются между перевозчиком и грузовладельцем в случае, когда их отношения приобретают длящийся характер. По договору об организации перевозок грузов перевозчик обязуется в обусловленные сроки принимать к перевозке грузы, предъявляемые в обусловленных объемах грузовладельцем. Поэтому предметом такого договора становятся не конкретный груз, а только объемы груза, сроки его представления и сроки его доставки грузополучателю. Гражданским кодексом не предусмотрены договоры на организацию перевозок пассажиров, что, тем не менее, фактически имеется на пассажирском транспорте, например, при перевозке туристов.

Данный договор сконструирован как *двусторонний*, *возмездный*, *консенсуальный*.

**Соглашения между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа** представляют собой договоры, в которых определяются порядок передачи, приема грузов, пассажиров и багажа с одного транспорта на другой, когда перевозка грузов осуществляется разными водами транспорта по единому перевозочному документу (транспортной накладной, проездному билету, багажной квитанции), а также условия осуществления перевозок. Такие соглашения должны заключаться между транспортными организациями в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках[[12]](#footnote-12) (ст. 788 ГК). Указанные соглашения определяют в основном взаимоотношения, складывающиеся между транспортными организациями.

Заключение договоров об организации перевозок предусмотрено также в транспортных уставах, кодексах: ст. 17 ТУЖД, ст. 107 КТМ, ст. 60 УВВТ, ст. 36 УАТ. На внутреннем водном транспорте вместо термина "договор об организации перевозок" применяется термин-аналог "навигационный договор".

Взаимодействующие в транспортном узле организации транспорта заключают двух- или многосторонние договоры об организации работ по обеспечению перевозок грузов, о централизованном завозе и вывозе грузов и другие (ст. 799 ГК), обычно именуемые узловыми соглашениями. Такие договоры не являются договорами перевозки груза, а относятся к договорам подрядного типа.

**4. Договор перевозки пассажира**

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения. В случае сдачи пассажиром багажа перевозчик также обязуется доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией. Формы билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами. Пассажир имеет право в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом, перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях, провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм, сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу (ст. 786 ГК).

Как видно, договор перевозки пассажира *двусторонний*, *возмездный*. Не вызывает сомнений также его *консенсуальный* характер: обязанность перевозчика подать подвижной состав в соответствии с расписанием движения поездов, автобусов, воздушных и водных судов и предоставить пассажиру место в соответствующем транспортном средстве, а также принять от него багаж возникает с момента приобретения пассажиром провозного билета.

Перевозчик обязуется доставить пассажира и багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок. Отнесение вещей пассажира к багажу определяется по правилам, устанавливаемым правилами перевозок пассажиров и багажа на соответствующем виде транспорта.

За перевозку пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Перевозчик имеет право удерживать переданный ему для перевозки багаж в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства.

В случаях, когда в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку пассажиров и багажа, понесенные в связи с этим расходы возмещается транспортной организацией за счет средств соответствующего бюджета. В настоящее время имеется более 60 льготных категорий пассажиров, которым законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов федерации установлены льготы в оплате проезда на транспорте и провоза багажа.

# 5. Договор перевозки груза

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, товарно-транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим уставом или кодексом (ст. 785 ГК). Порядок оформления документов на груз определяется правилами перевозок соответствующих видов транспорта.

Данный договор может быть квалифицирован как *реальный*, поскольку обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который *сдан* грузоотправителем и *принят* перевозчиком для его доставки в пункт назначения (*вверенный* перевозчику груз). Из определения этого договора усматривается его отнесение к числу двусторонних договорных обязательств, так как права и обязанности имеются как на стороне перевозчика, так и отправителя груза; услуги перевозчика по доставке груза подлежат оплате отправителем. В договорных отношениях по перевозке груза помимо перевозчика и отправителя участвует и *получатель*, на стороне которого имеются не только права, но и определенные обязанности.

За перевозку грузов взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон. Перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства. В случаях, когда в соответствии с законом и иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку грузов, понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организацией за счет средств соответствующего бюджета. Также за счет бюджета возмещаются расходы по перевозкам грузов в случае перевозок в связи с чрезвычайной ситуацией.

Перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза. Погрузка и выгрузка груза осуществляются транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором и с соблюдением положений, установленных транспортными уставами, кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Погрузка и выгрузка груза, осуществляемая силами и средствами отправителя (получателя) груза, должна производиться в сроки, предусмотренные договором, если такие сроки не установлены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения и в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок.

Кроме того, в ГК РФ имеются нормы, определяющие еще два вида договоров, относящихся только к сфере правоотношений связанных с перевозкой **грузов**.

**Договор об организации перевозок грузов** – договор, по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец принимать к перевозке грузы в обусловленном объеме. В нем определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также другие условия организации перевозки. Такие договоры носят долгосрочный характер и заключаются перевозчиком и грузовладельцем при необходимости осуществления систематических перевозок грузов (ст. 798 ГК РФ).

Данный договор сконструирован как *двусторонний*, *возмездный*, *консенсуальный*. При этом учитывался опыт применения норм, содержавшихся в ранее действовавших транспортных уставах и кодексах на различных видах транспорта: о годовом договоре – на автомобильном транспорте: долгосрочном договоре перевозок грузов – на морском транспорте; навигационном договоре – на внутреннем транспорте; специальном договоре – на воздушном транспорте.

**Договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов** (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.) заключаются между организациями различных видов транспорта в порядке, определяемом транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными правовыми актами (ст. 799 ГК). Предмет обязательств, вытекающих из таких договоров, - действия транспортных организаций по обеспечению приема грузов, доставленных в место отправления (железнодорожная станция, порт (пристань), аэропорт) и сдаваемых к перевозке не грузоотправителем, а транспортной организацией другого вида транспорта; перевалка грузов в пути их следования с одного вида транспорта на другой; выдача груза транспортным организациям для доставки их получателям. Иными словами, договорами об организации работы по обеспечению перевозок грузов могут регулироваться взаимоотношения транспортных организаций, складывающиеся между ними на протяжении всего процесса перевозки грузов. Отличие договора об организации работы по обеспечению перевозок грузов от соглашений, заключаемых между организациями различных видов транспорта при прямом смешанном сообщении, состоит в том, что в первом случае речь идет о регулировании взаимоотношений, складывающихся между транспортными организациями различных видов транспорта при перевозке грузов, не охватываемых единым транспортным документом (по нескольким транспортным накладным). Хотя, конечно же, не исключена возможность заключения транспортными организациями различных видов транспортного договора, предусматривающего как обязательства по обеспечению перевозок грузов, осуществляемых по различным транспортным документам, так и обязательства, связанные с организацией перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Однако в последнем случае речь идет о договоре, в котором содержатся элементы различных договоров (смешанный договор) и к отношениям сторон будут применяться правила (в соответствующей части) об обоих видах договоров (п. 3, ст. 421 ГК). По такой модели заключаются, в частности узловые соглашения, регламентирующие порядок и условия взаимодействия транспортных организаций в пунктах перевалки грузов.

Говоря о сфере правоотношений, связанных с перевозками грузов, нельзя обойти вниманием и отношения, возникающие между грузоотправителем и перевозчиком на стадии согласования обязанностей по подаче перевозчиком транспортных средств под погрузку и предъявлением отправителем грузов к перевозке, а также порядка погрузки (выгрузки) груза в поданные транспортные средства. В соответствии со ст. 791 ГК перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него *заявкой (заказом)*, *договором перевозки* или *договором об организации перевозок*, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Его погрузка (выгрузка) осуществляется транспортной организацией или отправителем (получателем) *в порядке, предусмотренном договором*, с соблюдением положений, установленных транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Погрузка (выгрузка) груза, выполняемая силами и средствами отправителя (получателя) груза, должна производиться *в сроки, предусмотренные договором*, если такие сроки не предусмотрены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Взаимоотношения, складывающиеся между грузоотправителем (грузополучателем) и перевозчиком на этой стадии перевозок грузов, имеют *договорную* основу. Причем они не охватываются в полном объеме теми договорами, опосредующими отношения по перевозкам грузов, которые названы в главе 40 ГК.

**6. Договор перевозки транспортом общего пользования**

Перевозка пассажиров, груза и багажа, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организацией разрешения (лицензии) вытекает, она обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина или юридического лица. Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке. Однако единые правила для такой публикации не установлены и публикации в настоящее время не осуществляются, за исключением железнодорожного транспорта, издающего тарифные руководства.

Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором. Правила оказания услуг по публичному договору установлены ст. 426 ГК. По публичному договору перевозчик должен обслуживать любого пассажира или клиента, который обратился к нему за соответствующей услугой. Правила обслуживания по публичному договору перевозки и тарифы устанавливаются едиными для всех получателей услуг. Таким образом, публичный договор представляет собой оферту со стороны перевозчика.

Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, если не установлено иное.

Необходимо различать термины «перевозка транспортом общего пользования» и «перевозка общественным транспортом». Сущность первого понятия была рассмотрена выше. Общественный транспорт – категория, широко использовавшаяся в недавнем прошлом, ныне в документах правового характера используется органиченно для указания на льготы пассажирам в оплате проезда (городской общественный транспорт).

**7. Договор фрахтования (чартер)**

ГК РФ в ст.787 также установлены общие правила договора фрахтования (чартера). По этому договору одна сторона – фрахтовщик, обязуется предоставить другой стороне – фрахтователю, за плату всю вместимость или ее часть одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, грузов, багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами (ст. 787 ГК). Договоры фрахтования наибольшее распространение получили в морском и речном транспорте, а также при воздушных перевозках. Конкретные формы чартера применительно к соответствующему виду транспорта регламентированы КТМ, ВК и УВВТ.

Договор фрахтования (чартер) является *двусторонним*, *возмездным*, *консенсуальным* договором. Он отличается как от договора перевозки груза, так и от договора перевозки пассажира особенностями *предмета* вытекающего из него *обязательства*. При чартере перевозчик (фрахтователь) не принимает от отправителя определенное число мест груза к перевозке и не обязуется предоставить определенное количество мест в транспортном средстве согласно приобретенному последним провозному билету. Предмет обязательства перевозчика (фрахтовщика) при чартере составляют действия по предоставлению *всей* или *части вместимости транспортного средства* на один или несколько *рейсов*. Особенности предмета обязательства фрахтовщика предопределяют и специфику его содержания (права и обязанности сторон).

# 8. Хранение

В транспортной отрасли при перевозках пассажиров, груза и багажа используется большое число терминальных сооружений (вокзалы, грузовые терминалы, склады, грузовые дворы), обеспечивающие временное хранение различных грузов и багажа. Общие правила хранения грузов установлены гл. 47 ГК «Хранение». Хранение осуществляется на основании договора хранения (ст. 886 ГК) или договора складского хранения (ст. 907 ГК). Договор складского хранения предусматривает хранение на товарном складе, под которым понимается организация, осуществляющая хранение товаров и оказывающая связанные с хранением услуги в качестве предпринимательской деятельности. На транспорте к таковым относятся терминалы, прочие транспортные организации, имеющие в своем составе склады. Договор хранения может быть как самостоятельным, так и входить составной частью в договор перевозки. Подробное регламентирование хранения грузов, багажа и грузобагажа содержится в ТУЖД. Положения по хранению грузов и багажа также приведены в других транспортных уставах и кодексах.

Статья 923 ГК предусматривает, что находящиеся в ведении транспортных организаций общего пользования камеры хранения обязаны принимать на хранение вещи пассажиров и других граждан независимо от наличия у них проездных документов. Договор хранения вещей в камерах хранения транспортных организаций признается публичным договором. В подтверждение принятия вещи на хранение в камеру хранения (за исключением автоматических камер) поклажедателю выдается квитанция или номерной жетон. В случае утраты квитанции или жетона сданная в камеру хранения вещь выдается по представлении доказательств принадлежности этой вещи поклажедателю. Срок, в течение которого камера хранения обязана хранить вещи, определяется правилами, установленными в соответствии с требованиями ГК, если соглашением сторон не установлен более длительный срок. Вещи, не востребованные в указанные сроки, камера хранения обязана хранить еще в течение 30 дней. По истечении этого срока невостребованные вещи могут быть переданы в порядке, предусмотренном ГК. Убытки поклажедателя вследствие утраты, недостачи или повреждения вещей, сданных в камеру хранения, в пределах суммы их оценки поклажедателем при сдаче на хранение, подлежат возмещению хранителем в течение 24 часов с момента предъявления требования об их возмещении.

Хранение верхней одежды головных уборов и иных подобных вещей, оставляемых без сдачи их на хранение гражданами в местах, отведенных для этих целей в организациях и средствах транспорта, предполагается безвозмездным, если вознаграждение за хранение не оговорено или иным очевидным способом не обусловлено при сдаче вещи на хранение (ст. 924 ГК).

# 9. Эксплуатация источников повышенной опасности

Транспортная деятельность сопряжена с эксплуатацией источников повышенной опасности, каковыми являются транспортные средства, погрузочно-разгрузочные механизмы, высоковольтные устройства энергообеспечения электрического транспорта и др. Понятие источника повышенной опасности и ответственность за возможные вредные последствия в связи с его эксплуатацией установлены в ГК. Вред, который источник повышенной опасности причинил людям, имуществу, природным объектам должен быть возмещен владельцем этого источника даже в том случае, когда отсутствует виновность владельца.

Статьей 1079 ГК установлено, что юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично по основаниям, предусмотренным п.п. 2 и 3 ст. 1083 ГК. Обязанность по возмещению вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.). Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (столкновение транспортных средств и т.п.) третьим лицам.

# 10. Ответственность участников перевозок

В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. В ТУЖД, ВК, КТМ, УВВТ и УАТ установлены нормы, регулирующие ответственность участников перевозок и других отношений, связанных с транспортной деятельностью. Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, определяется по правилам гл. 59 ГК, если законом и договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика. Соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

За задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленным соответствующим транспортным уставом или кодексом, если не докажет, что опоздание или задержка имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

В случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан возвратить пассажиру провозную плату.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело. Ущерб, причиненный при перевозке груза и багажа, возмещается перевозчиком: в случае утраты или недостачи груза или багажа; в случае повреждения (порчи) груза или багажа – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа – в размере его стоимости; в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа. Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза или багажа, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза или багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

Документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в установленном порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в 30-дневный срок. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, равен одному году с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

**Заключение**

Одним из принципиальных изменений в политической и социально-экономической жизни современной России является переход к правовому государственному устройству и правовому регулированию общественных отношений. Во время господства административно-командной системы недостатки и «белые пятна» в области права устранялись применением принципа целесообразности с точки зрения господствовавшей идеологии и толкованием общественных отношений чиновниками. Правовое государство предполагает безоговорочный приоритет (диктат) норм права перед любыми авторитетами и мнениями. Если норма права перестает удовлетворять общественным интересам, она сначала должна быть пересмотрена, а лишь затем возможно ее игнорирование.

В настоящее время в России происходит процесс построения правовой базы демократического государства. Необходимость создания такой базы обусловлена исторически. Правовое наследство командно-административного режима непригодно к использованию в современных и перспективных условиях. Сложившаяся правовая ситуация характеризуется как правовой вакуум. Если ранее отсутствие какой-либо необходимой нормы часто подменялось «классовым самосознанием» или «руководящими и вдохновляющими указаниями», то ныне требуется полноценный правовой механизм, свободный от произвола и идеологических пристрастий.

В транспортной отрасли также назрела необходимость в переменах в соответствии с требованиями рыночной экономики и современных реалий. В настоящее время готовится крупная правовая реформа на транспорте. Например, увидели свет Федеральные законы № 17-ФЗ от 10.01.2003г. «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», № 18-ФЗ от 10.01.2003г. «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и № 29-ФЗ от 27.02.2003г. «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Хочется верить, что на этом реформирование транспортной отрасли не закончится, и транспортное законодательство, доставшееся нам в наследство с советских времен, будет приведено в соответствие с требованиями современности.

**Список нормативных актов**

**и использованной литературы**

1. Воздушный кодекс Российской Федерации. СЗ РВ. 1997. №12. Ст. 1383
2. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. Текст, комментарий, алфавитно-предметный указатель. М. 1996.
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207
4. Транспортный устав железных дорог Российской Федерации. СЗ РФ. 1998. №2. Ст. 218.
5. Устав автомобильного транспорта СССР. СП РСФСР. 1969. № 2-3.
6. Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР. Сборник законодательства по внутреннему водному транспорту. М., 1964.
7. Витрянский В. Статья «Понятие и виды договоров перевозки. Система договоров перевозки» Журнал «Хозяйство и право», №1, 2001г.
8. Журнал «Право и экономика», раздел «Новое в гражданском и хозяйственном законодательстве». - Издание Союза юристов России. №3, 2003г.
9. Калпин А.Г. (под. ред.) «Гражданское право. Часть вторая». – М. 2002.
10. Ковалевская Н.С. Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. – СПб., 1997.
11. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства. – В кн.: Гражданское право: Учебник. Ч. II / Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К. Толстого. – М., 1997.
12. Спирин И.В. Транспортное право: Учебное пособие. – М.: Транспорт, 2001.

1. Имеются в виду статьи ГК. [↑](#footnote-ref-1)
2. п. 2, ст.784 ГК. [↑](#footnote-ref-2)
3. СЗ РФ. 1998. №2. Ст. 218 [↑](#footnote-ref-3)
4. СЗ РВ. 1997. №12. Ст. 1383 [↑](#footnote-ref-4)
5. СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207 [↑](#footnote-ref-5)
6. Сборник законодательства по внутреннему водному транспорту. М., 1964 [↑](#footnote-ref-6)
7. СП РСФСР. 1969. № 2-3 [↑](#footnote-ref-7)
8. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства. – В кн.: Гражданское право: Учебник. Ч. II / Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К. Толстого. – М., 1997, с. 388-396 [↑](#footnote-ref-8)
9. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Указ. соч., с. 308. [↑](#footnote-ref-9)
10. Ковалевская Н.С. Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. – СПб., 1997, с. 308. [↑](#footnote-ref-10)
11. Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки. Статья. Журнал «Хозяйство и право», № 1, 2001. [↑](#footnote-ref-11)
12. Закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках до настоящего времени не принят; правила, регулирующие такие перевозки, включаются в отдельные транспортные уставы и кодексы; см., например главу 4 (ст. 68-85) ТУЖД. [↑](#footnote-ref-12)