

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)
Юридический институт
Магистратура

Новиков Владислав Валерьевич

ТРАНСПОРТНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ОБЩИЕ
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание степени магистра
по направлению подготовки
40.04.01 – «Юриспруденция»

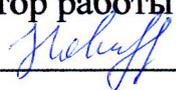
Руководитель ВКР

д-р юрид. наук, профессор

_____ Е.С. Болтанова

« _____ » _____ 2020 г.

Автор работы

_____  В.В. Новиков

Томск – 2020

ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
Магистратура

ЗАДАНИЕ

по подготовке выпускной квалификационной (магистерской) работы

студенту Иванову Владиславу Валерьевичу

Тема выпускной (квалификационной) работы Транспортные обязательства Российской Федерации: общие теоретические вопросы

Утверждена _____

Руководитель работы: доктор юридических наук, профессор Белтачовас

Сроки выполнения выпускной (квалификационной) работы:

- 1) Составление предварительного плана и графика написания выпускной (квалификационной) работы с «25» октября 2018г. по «30» ноября 2018г.
- 2) Подбор и изучение необходимых нормативных документов, актов и специальной литературы с «02» ноября 2018г. по «15» ноября 2018г.
- 3) Сбор и анализ практического материала с «15» января 2020г. по «19» февраля 2020г.
- 4) Составление окончательного плана выпускной (квалификационной) работы с «20» февраля 2020г. по «21» февраля 2020г.
- 5) Написание и оформление выпускной (квалификационной) работы с «22» февраля 2020г. по «27» апреля 2020г.

Если работа выполняется по заданию организации указать ее _____

Встречи дипломника с научным руководителем – ежемесячно (последняя неделя месяца в часы консультаций).

Научный руководитель _____

С положением о порядке организации и оформления выпускных (квалификационных) работ ознакомлен, задание принял к исполнению Иванов

Аннотация магистерской диссертации

на тему: «Транспортные обязательства Российской Федерации: общие
теоретические вопросы»

Магистерская диссертация «Транспортные обязательства Российской Федерации: общие теоретические вопросы» посвящена актуальной на сегодняшний день теме, поскольку транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения, сближает регионы России, улучшая их социальные возможности. Но в настоящее время, отсутствует полисистемное исследование транспортных обязательств. К проблемам в правоприменительной практике приводит отсутствие четкого определения договора о предъявлении груза к перевозке, правовой возможности абонементного обслуживания грузоотправителей при перевозках транспортом необщего пользования. Поэтому существует необходимость унификации гражданского законодательства о перевозке грузов.

Целью настоящей магистерской диссертации является анализ положений действующего международного и национального законодательства, регламентирующего транспортных обязательств.

Объектом данной магистерской диссертации выступают общественные отношения, возникающие из договоров, заключаемых в транспортных правоотношениях.

Предметом исследования является правовые нормы, содержащиеся в актах международного и национального законодательства, регламентирующие правоотношения, возникающие по поводу осуществления транспортных перевозок грузов, перевозок пассажиров и багажа, экспедиции.

Структура выпускной квалификационной работы определена поставленными целями и задачами и включает в себя введение, три главы, заключение, список использованных источников и литературы.

В библиографическом списке представлен 60 источников по теме исследования, в том числе нормативные акты.

Во введении магистерской диссертации обосновывается актуальность выбранной темы, указывается степень ее научной разработанности, определяются цель, задачи, объект и предмет исследования, дается краткая характеристика его методологической, теоретической и нормативной основы, излагаются основные положения, в которых выражена научная новизна работы, показывается ее теоретическая и практическая значимость.

В первой главе «Теоретические положения о транспортных обязательствах» рассматриваются такие аспекты как: понятие транспортных обязательств, их классификация и нормативно-правовое регулирование транспортных обязательств в Российской Федерации.

Во второй главе «Виды транспортных договоров» рассматривается общая характеристика договоров, а именно: понятие и признаки договоров, правовое регулирование, а также виды договоров в транспортных правоотношениях.

В третьей главе «Ответственность за нарушение транспортных обязательств» анализируются основные положения об ответственности субъектов транспортных правоотношений, претензионный порядок урегулирования споров.

В заключении магистерской диссертации формулируются основные выводы исследования, определяется соответствие достигнутых результатов поставленным целям и задачам.

Общий объем магистерской диссертации составил 89 страниц.

Автор работы

Новиков В.В.

Оглавление

Введение	6
1 Теоретические положения о транспортных обязательствах.....	11
1.1 Нормативно-правовое регулирование транспортных обязательств в Российской Федерации	11
1.2 Понятие транспортных обязательств	14
1.3 Классификация транспортных обязательств	18
Выводы по главе I	23
2 Виды транспортных договоров	26
2.1 Договор организации перевозок грузов	26
2.2. Договор перевозки грузов.....	30
2.3 Договор перевозки пассажира и багажа.....	35
2.4 Договор транспортной экспедиции.....	41
Выводы по главе II	52
3 Ответственность за нарушение транспортных обязательств.....	56
3.1 Основания ответственности и пределы ответственности	56
3.2 Ответственность перевозчика за просрочку доставки груза	60
3.3 Ответственность грузоотправителя и грузополучателя	65
3.4 Претензии и иски в транспортных обязательствах	71
Выводы по главе III.....	78
Заключение	81
Список использованных источников и литературы	84

Введение

Перевозки, являясь одной из наиболее приспособляющейся составной частью международных перевозок, занимают отдельное место на рынке транспортных услуг.

Перевозки - любое передвижение в течение всего или части рейса по дорогам, открытым для общего пользования, порожнего либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов¹.

Актуальность темы исследования. Актуальность, своевременность и востребованность темы диссертационного исследования проявляется в нескольких аспектах.

Социально-экономический аспект. Транспортные правоотношения для России с ее большой территорией имеет большое социально-экономическое значение. От правильного и эффективного регулирования договорных отношений, складывающихся в данной сфере, зависят своевременная доставка сырья, необходимого для работы предприятий, доставка изготовленной продукции ее потребителям, развитие социальной инфраструктуры и т.п. Трудно представить себе сферу народного хозяйства, которая бы не зависела от эффективного функционирования транспортных артерий отечественной экономики (строительство, машиностроение, авиастроение, торговля и т.п.). В постановлении Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р1 «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» отмечается, что транспортные коммуникации связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России, и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной

¹ Сводный текст Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

экономики и качества жизни населения, сближает регионы России, улучшая их социальные возможности.

Доктринальный аспект. В настоящее время, отсутствует полисистемное исследование транспортных обязательств. Чаще всего исследованию подлежат гражданско-правовые нормы о договоре. Реже данный вид обязательств исследуется в качестве элемента системы гражданско-правовых договоров. В ходе таких исследований затрагиваются отдельные вопросы соотношения договора перевозки грузов с понятиями «делка» и «правоотношение». При этом, не обращается внимания на его регулятивные возможности. Практически отсутствуют исследования юридической конструкции данного договора, и совсем наука не разрабатывает данный договор с точки зрения гражданско-правовых форм.

В цивилистике практически не разработана проблема юридических конструкций. При этом не проводится различий между теоретическими и законодательными конструкциями, а также с конструкциями конкретных правовых средств, в том числе гражданско-правовых договоров.

Недостаточно разработано учение о договорных условиях и их роли в механизме договорного регулирования. Имеется неопределенность в возможности признания видообразующих договорных условий в качестве существенных.

Отсутствует целостное учение о гражданско-правовых формах. При этом не выработано единое понятие гражданско-правовой формы, не разработаны некоторые их виды.

Правоприменительный аспект. В правоприменительной, и в первую очередь, в судебной практике имеется масса проблем, связанных с правовой квалификацией договора перевозки грузов, его осложненных конструкций. О злободневности возникающих на практике проблем свидетельствует огромное количество споров, связанных с неисполнением обязательств, возникающих из указанных договоров.

Правотворческий аспект. К проблемам в правоприменительной практике приводит отсутствие четкого определения договора о предъявлении груза к перевозке, правовой возможности абонементного обслуживания грузоотправителей при перевозках транспортом необщего пользования. Требуется совершенствование положений о договоре фрахтования.

Существует необходимость унификации гражданского законодательства о перевозке грузов.

Степень научной разработанности темы. Теоретическую основу исследования составляют достижения отечественной юридической науки (прежде всего, цивилистики, коммерческого права и теории права). Кроме того, сделанные в диссертации выводы опираются на труды таких ученых, как М.М. Агарков, С.С. Алексеев, А.В. Барков, С.Н. Братусь, В.В. Витрянский, О.С. Иоффе, М.Ф. Казанцев, И.Б. Новицкий, А.Н. Романович, Е.А. Суханов, Б.Л. Хаскельберг, А.Ф. Черданцев, Г.Ф. Шершеневич, В.Ф. Яковлев и других.

Проблемы теории гражданско-правовых средств разрабатывали Н.А. Баринов, А.В. Малько, Б.И. Пугинский и др. Исследование гражданско-правовых форм проводили В.А. Белов, О.А. Красавчиков и др.

Таким образом, требуется совершенствование законодательных положений, касающихся правового положения грузополучателя, а также вопросов ответственности за нарушение договора перевозки грузов.

Целью настоящего исследования является анализ положений действующего международного и национального законодательства, регламентирующего транспортных обязательств.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие из договоров, заключаемых в транспортных правоотношениях.

Предмет исследования – правовые нормы, содержащиеся в актах международного и национального законодательства, регламентирующие правоотношения, возникающие по поводу осуществления транспортных перевозок грузов, перевозок пассажиров и багажа, экспедиции.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие исследовательские **задачи**:

1. Проанализировать нормативно-правовое регулирование транспортных обязательств в Российской Федерации;
2. Разобрать понятие транспортных обязательств;
3. Выделить классификацию транспортных обязательств;
4. Охарактеризовать договор организации перевозок грузов;
5. Охарактеризовать договор перевозки грузов;
6. Охарактеризовать договор перевозки пассажира и багажа;
7. Охарактеризовать договор транспортной экспедиции;
8. Изучить основания и пределы ответственности;
9. Разобрать ответственность перевозчика за просрочку доставки груза;
10. Разобрать ответственность грузоотправителя и грузополучателя;
11. Изучить претензии и иски в транспортных обязательствах.

В качестве **методов исследования** в данной работе использовался диалектическая теория познания, а также системного, структурного и инструментального методологических подходов.

Были также использованы общенаучные и частнонаучные методы исследования: анализа и синтеза, аналогии, индукции и дедукции, статистического, сравнительно-правового и формально-юридического метода правовых исследований.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что ее положения формируют целостное представление о транспортных обязательствах в Российской Федерации. Выводы, полученные в результате проведенного исследования, дополняют и развивают такие разделы науки гражданского права, как система гражданского права, общие положения об обязательствах, включая общие положения о договорах, отдельные виды гражданско-правовых договоров. Также исследование может служить основой для дальнейшей углубленной, детализированной разработки учения о договоре перевозки грузов. Результаты исследования будут способствовать разработке

ряда общих проблем гражданско-правовой теории, в том числе проблем, связанных с развитием учений о гражданско-правовых формах, о правовых средствах, а также с систематизацией гражданских договоров.

Практическая значимость исследования состоит в том, что его результаты могут быть использованы в правотворческой деятельности при кодификации гражданского законодательства и в правореализационной деятельности, в частности при рассмотрении судами споров, возникающих из договора перевозки грузов, договора перевозки пассажиров и багажа, договора экспедиции в договорной работе коммерческих и иных организаций, а также в преподавании учебных дисциплин.

Структура магистерской диссертации соответствует цели и задачам исследования. Работа состоит из настоящего введения, трех глав, заключения и списка использованных источников.

1 Теоретические положения о транспортных обязательствах

1.1 Нормативно-правовое регулирование транспортных обязательств в Российской Федерации

Транспорт – это самостоятельная область экономической деятельности, которая специфически развивается. Задача транспорта – это оказание специальных услуг, которые нацелены на передвижение человека либо товара².

Следует отметить, что в настоящее время есть некоторое количество вполне себе независимых типов транспорта. Они делятся таким образом потому, как транспортные средства, применяемые для передвижения пассажиров и груза (морское или воздушное судно, железнодорожный состав) отличаются, к тому же отличаются различными природными условиями их использования (к примеру, морской и речной транспорт).

В Российской Федерации транспортную систему составляют речной (внутренний водный), железнодорожный, морской, воздушный и автомобильный транспорт. Помимо этого, отделяется еще и особый вид транспорта – это трубопроводный. Тем не менее технологическая специфика транспортировки товаров по газо- и нефтепроводам не дает основания говорить в этом случае о наличии транспортного обязательства. К трубопроводному транспорту применяется особое законодательство, включая правила об энергоснабжении (п. 2 ст. 548 ГК). Следует отметить, что к источникам правового регулирования, ГК определяет лишь наиболее принципиальные правила, касающиеся перевозок груза, пассажира и багажа, а также иных транспортных обязательств (главы 40 и 41 ГК). Данный юридико-технический прием обусловлен двумя причинами.

Во-первых, транспорт, будучи такой отраслью общественной деятельности, которая связывает отдельные части страны, требует единообразного регулирования. Статья 71 Конституции РФ устанавливает, что

² Богуславский М.М. Международное частное право: учебник. 4-е изд., перераб. и доп. М: Юрист, 2002. 462 с.

федеральный транспорт, пути сообщения, информация и связь отнесены к ведению РФ. Соответственно, даже в частноправовых актах, посвященных транспортным обязательствам, очень высок удельный вес императивных норм. Условия перевозки отдельными видами транспорта и ответственности ее субъектов могут определяться соглашением сторон только в случаях, когда ГК, транспортными уставами и кодексами, иным законодательством не установлено иное (ст. 784 ГК).

Во-вторых, регулирование перевозок должно носить комплексный характер, имея в виду масштабы государства, протяженность транспортных артерий и сложность управления ими. Комплексность достигается путем соединения в рамках одного правового акта норм частного и публичного права. В результате устанавливаются единая схема управления соответствующим видом транспорта, методы организации перевозок, условия содержания транспортных средств, дорог, путей сообщения и, наконец, взаимоотношения сторон обязательства перевозки. Поэтому в соответствии с абз. 1 п. 2 ст. 784 ГК общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми на их основе правилами. Таким образом, регулирование основной части транспортных отношений должно осуществляться на уровне специальных федеральных законов.

В настоящее время приняты и действуют четыре новых общих транспортных закона:

- а) Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. (далее – ВК);
 - б) Транспортный устав железных дорог РФ от 8 января 1998 г. (далее – ТУЖД);
 - в) Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. (далее – КТМ)
- и
- г) Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. (далее – КВВТ).

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 дорог³. 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 РФ и Правительства РФ. 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). 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.

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.

Система нормативного регулирования в области международного права включает в себя такие конвенции как: Конвенция о договоре международной перевозки грузов и пассажиров и багажа, Бишкекская конвенция СНГ 1997г. о международных перевозках пассажиров и багажа.

Женевская ЕЭК ООН 1956 года о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров.

³ Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 02.08.2019 N 266-ФЗ) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СЗ РФ. 13.01.2003. N 2. Ст. 170.

Устав определяет международные автомобильные перевозки как перевозки, при которых осуществляется выезд за пределы территории или въезд на территорию РФ с пересечением государственной границы, а также транзит через территорию РФ.

Согласно УАТ такие перевозки регулируются международными договорами, которые предусматривают разрешения на пересечение границы, но международные договоры РФ на условиях взаимности, могут разрешать перевозку без разрешения, при этом у российских перевозчиков должны иметься лицензии на международные перевозки.

1.2 Понятие транспортных обязательств

Транспорт – это самостоятельная область экономической деятельности, которая специфически развивается. Задача транспорта – это оказание специальных услуг, которые нацелены на передвижение человека либо товара. 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 объекта: транспортная организация (владелец транспортного средства) и лицо, заинтересованное в транспортировке.

Будучи урегулированы нормами права, эти отношения принимают форму обязательствственно-правовых.

Однако не всякое территориальное перемещение объектов или людей с помощью транспортных средств приводят к возникновению обязательства перевозки. Последнее характеризуется рядом особенностей.

Во-первых, оно должно быть товарным и строится 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 т.д.) 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 и т.д.).

В-третьих, основная часть перевозок осуществляется так называемыми общественными возчиками, специально созданными для оказания транспортных услуг всем и каждому.

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

Обязательство перевозки можно назвать ядром транспортных обязательств.

Транспортными называются обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом.

Непосредственно цели функционирования транспорта, которыми являются обеспечение бесперебойного перемещения грузов, людей в разные регионы страны, внутри населенных пунктов, за пределы государства достигаются с помощью договора перевозки, которая в свою очередь имеет ряд разновидностей и тесно связанными с ним договорами, обеспечивающими процесс перевозок. Договор в этой связи является одним из правовых инструментов, обеспечивающих возникновение и реализацию отношений перевозки, соответствующую дисциплину их участников и т.д.

Действующим законодательством выделяются следующие разновидности транспортных договоров:

- договор перевозки груза

- договор перевозки пассажира (багажа)
- договор фрахтование чартера
- договор организации перевозок
- договор транспортной экспедиции
- договор на перевозку общего пользования

Хотелось бы отметить, что Транспортные отношения не всегда строятся по классической двусторонней схеме: грузоотправитель - перевозчик. Перевозка груза по своей конструкции, как правило, предусматривает участие третьего лица - грузополучателя. Например, в купле-продаже (поставке) продавец может являться грузоотправителем, а покупатель - грузополучателем. На ясную и простую конструкцию купли-продажи "накладывается" договор перевозки, усложняя, в т.ч. многочисленными рисками, получение сторонами экономического результата сделки. В определенный этап развития комплексных правоотношений продажи между продавцом (грузоотправителем) и покупателем (грузополучателем) на первый план выступает надлежащее исполнение договора перевозки.

Гражданский кодекс устанавливает основное правило, что условия перевозки, а также ответственность сторон определяются соглашением сторон, если Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

В частности, последняя характеризуется следующим: имеет денежное выражение; затрагивает имущественную сферу нарушителя путем ее ущемления; имеет конструкцию в виде обязанности дополнительного характера, приводящей в случае ее реализации к трансформации обязательства; наступает в силу государственного принуждения или под угрозой его применения.

Говоря о первом признаке (денежном выражении) ответственности в транспортных обязательствах, необходимо отметить, что отсутствие возможности возмещения ущерба в натуре – одна из особенностей транспортных обязательств. Стоит также заметить, что денежное выражение

ответственности представляет собой компенсационный характер возмещения ущерба, что соответствует целям ответственности в транспортных обязательствах.

Содержание второго признака сводится к тому, что при возмещении ущерба сторона, нарушившая обязательство, лишается части своей имущественной составляющей в пользу потерпевшего: например, списание денежных средств со счета грузополучателя в качестве штрафа, а также обязанность перевозчика обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна.

Третий признак – конструкция ответственности в виде обязанности дополнительного характера – в частности, необходим для стимулирования своевременного, качественного, надлежащего перемещения объекта, указанного в договоре перевозки. Необходимо отметить, что реализация указанной обязанности приводит к трансформации обязательства. Например, обращение грузополучателя в арбитражный суд с иском о взыскании с перевозчика пени за просрочку доставки груза представляет собой обязанность дополнительного характера по отношению к основной законной и договорной обязанности по доставке грузов по назначению и в установленные сроки.

Примером трансформации основного обязательства по перевозке в обязательство по уплате денежных средств в качестве возмещения ущерба представляется пп. 1 п. 7 ст. 34 Устава автомобильного транспорта, согласно которому перевозчик обязан возместить ущерб, причиненный при перевозке груза, багажа, в размере стоимости утраченных или недостающих груза, багажа в случае утраты или недостачи груза, багажа.

И четвертый, классический признак ответственности заключается в ее наступлении в силу государственного принуждения или под угрозой его применения. Гражданско-правовую ответственность, в том числе и за нарушение обязательств по перевозке, называют имущественной. При этом главным критерием отнесения ответственности к имущественной служит

направленность ее непосредственно на имущественную сферу нарушителя, а не на его личность. В такой отрасли права, как гражданское, ответственность является имущественной по своему характеру и осуществляет прежде всего компенсаторно-восстановительную функцию, поскольку отражает соразмерность применяемых мер ответственности и вызванных правонарушителем убытков, а также направленность взыскания на компенсацию имущественных потерь потерпевшего от правонарушителя. В ряде случаев она, как и всякая юридическая ответственность, осуществляет штрафную (наказательную) функцию в отношении правонарушителей.

Наряду с этим гражданско-правовая ответственность выполняет также стимулирующую (организационную) функцию, поскольку побуждает участников гражданских правоотношений к надлежащему поведению. Способствуя предотвращению возможных в будущем правонарушений, гражданская ответственность выполняет и предупредительно-воспитательную (превентивную) функцию (см., например, п. 2 ст. 1065, п. 4 и 5 ст. 1252 ГК РФ).

1.3 Классификация транспортных обязательств

Современная система транспортных обязательств включает в себя две группы: 1) основные транспортные обязательства – договоры перевозки (грузов, пассажиров, багажа, почты) и 2) вспомогательные транспортные обязательства - договор транспортной экспедиции и другие, предметом которых является оказание услуг, связанных с перевозкой грузов. Рассмотрим основные транспортные обязательства.

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель - уплатить за перевозку груза установленную плату (п. 1 ст. 785 ГК). В правоотношениях, связанных с перевозкой груза, участвуют три субъекта: перевозчик, грузоотправитель (строго говоря, до момента заключения договора грузоотправитель должен

именоваться грузовладельцем) и грузополучатель. Выяснение юридической природы статуса грузополучателя оказывает наибольшее влияние на квалификацию договора перевозки груза.

Поскольку в приведенном определении говорится об обязанности перевозчика доставить вверенный, т.е. ранее переданный, врученный ему отправителем груз, ясно, что в ст. 785 ГК договор перевозки груза конструируется как реальный. В большинстве случаев он действительно заключается в момент сдачи-приемки груза и выдачи документа (транспортной накладной, коносамента, квитанции и т.п.) о приеме этого груза.

Договор перевозки груза транспортом общего пользования признается публичным (ст. 426 ГК).

В данной норме содержится положения о публичном договоре — частноправовом институте, охватывающем отношения между коммерческими организациями и потребителями их услуг. Специфика публичного договора заключается в особом положении коммерческой организации, которая адресует свои предложения любому, кто отзовется.

Для того чтобы договор мог быть признан публичным, необходимо наличие одновременно двух обстоятельств: 1) сторонами такого договора выступают коммерческая организация и потребитель (как физическое, так и юридическое лицо); 2) характер деятельности организации таков, что она должна осуществлять свою деятельность в отношении каждого, кто к ней обратится. В качестве примеров такого рода деятельности законодатель указывает розничную торговлю, перевозку транспортом общего пользования, услуги связи, энергоснабжения, медицинское, гостиничное обслуживание.

Необходимо учитывать, что не все договоры, заключаемые коммерческими организациями, занимающимися публичным выполнением работ, оказанием услуг, являются публичными. Так, договор на покупку топлива, заключенный транспортной организацией, к публичным не может быть отнесен, так как контрагентом такой организации не выступает потребитель ее услуг.

Особое положение стороны публичного договора — коммерческой организации состоит в применении к ней некоторых ограничений свободы договора (ст. 421 ГК). При заключении договора этот контрагент не может отказать лицу, которое к нему обратилось, а кроме того, при заключении договора одному потребителю не может быть оказано предпочтение перед другим и условия договора должны быть одинаковыми для всех потребителей. Правительство РФ, а также уполномоченные Правительством РФ федеральные органы исполнительной власти наделены правом издавать правила, обязательные для сторон при заключении и исполнении публичных договоров (типовые договоры, положения и т.п.). При необоснованном уклонении коммерческой организации от заключения публичного договора другая сторона вправе обратиться в суд с требованием о понуждении заключить договор (п. 4 ст. 445 ГК).

Ограничение свободы договора, диктуемое публичным характером деятельности коммерческой организации и не позволяющее отказать потребителю в заключении договора, не является абсолютным. Законом или иными правовыми актами могут быть установлены исключения из этого правила.

Кроме того, в заключение договора может быть отказано со ссылкой на невозможность предоставить потребителю соответствующие товары, услуги, выполнить для него соответствующие работы. Так, согласно ст. 15 Федерального закона от 29 декабря 1994 г. N 79-ФЗ «О государственном материальном резерве» транспортные организации должны обеспечить в первоочередном порядке перевозку материальных ценностей государственного резерва. При таких обстоятельствах иные потребители услуг перевозчика вынуждены ожидать. Правомерен также, например, отказ организации, осуществляющей кинопрокат, предоставить свои услуги определенному лицу в случае, когда свободных мест на сеанс, который хочет посетить потребитель, нет. При этом, как отмечается в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ N 6 и Пленума ВАС РФ N 8 от 1 июля 1996 г., бремя доказывания отсутствия

возможности передать потребителю товары, выполнить соответствующие работы, предоставить услуги возложено на коммерческую организацию⁴.

Так же следует отметить, что несоблюдение установленной законом письменной формы договора перевозки груза не влечет его недействительности, но лишает стороны права в случае спора между ними ссылаться в подтверждение заключения договора или его условий на свидетельские показания.

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

В транспортных уставах и кодексах порядок установления сроков доставки груза определен по-разному.

По договору перевозки пассажиров и багажа одна сторона - перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а другая сторона - пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа (п. 1 ст. 786 ГК).

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

В этом сходство между двумя договорами. Однако по характеру объектов перемещения данные договоры не совпадают. Договор перевозки груза опосредствует отношения по перемещению такого материального объекта, как груз (в большинстве случаев - товар). Напротив, договор перевозки пассажира и багажа регулирует отношения, возникающие из перемещения физического лица - пассажира, а в некоторых случаях и его багажа. Таким образом, потребителем

⁴ Постановление Правительства РФ от 23 января 2006 г. N 32. С. 10

услуги, оказываемой перевозчиком, выступает пассажир. Поэтому на отношения из перевозки пассажира и багажа, помимо ГК и транспортных уставов и кодексов, распространяется Закон "О защите прав потребителей".

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

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

Согласно ст. 801 ГК по договору транспортной экспедиции (в дальнейшем - договор экспедиции) 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.

Отграничение экспедиционной деятельности от непосредственной перевозки груза обусловлено тем, что деятельность транспортных организаций и их клиентов, касающаяся груза, неоднородна. Основу этой деятельности составляют само перемещение груза, его движение из пункта отправления в пункт назначения. Но для обеспечения движения необходим целый ряд предшествующих ему операций. Все они охватываются формулой ч. 2 п. 1 ст. 801 ГК: организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, заключить от имени клиента или от своего имени договор перевозки груза, обеспечить отправку груза.

В качестве сторон договора выступают экспедитор и клиент. В отношении принятых экспедитором на себя обязанностей клиент признается

кредитором, а экспедитор - должником. Клиентом по договору может быть как физическое, так и юридическое лицо.

Выводы по главе I

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. 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 обязательствственно-правовых.

В настоящее время приняты и действуют четыре новых общих транспортных закона:

- а) Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г.;
- б) Транспортный устав железных дорог РФ от 8 января 1998 г.;
- в) Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г.;
- г) Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г.

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 РФ и Правительства РФ. 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). В них закреплены не только правовые нормы, но и технические нормативы деятельности транспорта.

Транспортными называются обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом.

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

Непосредственно цели функционирования транспорта, которыми являются обеспечение бесперебойного перемещения грузов, людей в разные регионы страны, внутри населенных пунктов, за пределы государства достигаются с помощью договора перевозки, которая в свою очередь имеет ряд разновидностей и тесно связанными с ним договорами, обеспечивающими процесс перевозок. Договор в этой связи является одним из правовых инструментов, обеспечивающих возникновение и реализацию отношений перевозки, соответствующую дисциплину их участников и т.д.

Действующим законодательством выделяются следующие разновидности транспортных договоров:

- договор перевозки груза
- договор перевозки пассажира (багажа)
- договор фрахтование чартера
- договор организации перевозок
- договор транспортной экспедиции
- договор на перевозку общего пользования

Современная система транспортных обязательств включает в себя две группы: 1) основные транспортные обязательства – договоры перевозки (грузов, пассажиров, багажа, почты) и 2) вспомогательные транспортные обязательства - договор транспортной экспедиции и другие, предметом которых является оказание услуг, связанных с перевозкой грузов. Рассмотрим основные транспортные обязательства.

2 Виды транспортных договоров

2.1 Договор организации перевозок грузов

Обязательственные правоотношения, которые регламентируют юридически значимые взаимосвязи участников, возникают, в частности, из заключенных ими договоров.

В современном обороте договоры об организации перевозок грузов стали обыденным явлением в предпринимательской деятельности хозяйствующих субъектов, систематически пользующихся услугами перевозчика. Вместе с тем юридическая природа договора об организации перевозок грузов неопределенна и трактуется различными учеными по-разному.

В соответствии со ст. 798 ГК РФ перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. При этом законодатель установил, что по договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

Несмотря на то, что юридическое содержание указанного положения закона оставляет впечатление незавершенности, его актуальность неоспорима. С другой стороны, лаконичность формулировки законодателя можно признать оправданной, поскольку действие данной правовой нормы направлено на регулирование так называемых организационно-правовых отношений, а не конкретных обязательств по перевозке грузов.

Организационно-правовые отношения могут возникать из различных юридических фактов, в том числе и договоров. Под организационно-правовыми отношениями, например, О.А. Красавчиков понимал «такие построенные на началах координации и субординации социальные связи, которые направлены

на упорядочение (нормализацию) иных общественных отношений, действий их участников либо формирование социальных образований»⁵.

Заключение договоров об организации перевозок не является обязательным для сторон. На основании п. 1 ст. 785 ГК РФ 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. Согласно п. 2 ст. 785 ГК РФ заключение перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом). Таким образом, момент заключения договора перевозки груза приурочен к моменту предъявления (вручения) соответствующего груза перевозчику с оформлением и выдачей отправителю квитанции в приеме груза к перевозке, т.е. документа, подтверждающего заключение договора перевозки груза. Основная цель таких договоров – урегулировать в ходе осуществления перевозочного процесса взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, причем одновременно способствовали бы организации и исполнению перевозочного процесса на определенный период времени.

В соответствии с п. 1 ст. 791 ГК РФ 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. Следуя логике законодателя, можно сделать вывод о том, что заявка отправителя, договор перевозки, а равно и договор об организации перевозок являются самостоятельными основаниями возникновения обязательств по перевозке груза. В действительности же возникновению обязательств по перевозке грузов предшествует сложный

⁵ Красавчиков О.А. Гражданские организационно-правовые отношения // Антология уральской цивилистики: 1925–1989: Сборник статей. М., Статут. 2001. С. 163.

юридический состав, где заявка, договор об организации перевозок и собственно предъявление груза к перевозке с выдачей соответствующего документа отправителю являются самостоятельными элементами такого состава.

По мнению В.В. Витрянского, «если погрузка грузов в поданный железной дорогой подвижной состав осуществляется на железнодорожном подъездном пути, основанием возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза следует признать сложный юридический состав, состоящий из двух элементов: во-первых, поданной грузоотправителем и принятой железной дорогой заявки на перевозку грузов, удостоверяющей обязательства сторон в части количества подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров и объемов грузов, предъявляемых к перевозке; во-вторых, договора об эксплуатации железнодорожного подъездного пути или о подаче и уборке вагонов, определяющего порядок и сроки подачи вагонов, а также их использования грузоотправителем – владельцем (пользователем) железнодорожного подъездного пути»⁶.

Необходимо отметить, что с одной стороны, исполнить обязательства лишь в рамках одной принятой от отправителя заявки без наличия между сторонами действующего договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути или договора на подачу и уборку вагонов не представляется возможным. С другой стороны, названные договоры, как уже упомянуто выше, являются самостоятельными основаниями возникновения определенных обязательств и действуют независимо от наличия или отсутствия заявки.

В правовом регулировании перевозок грузов железнодорожным транспортом фактически сложилась модель договора об организации перевозок как генерального, рамочного договора, указывает Е.Н. Астахова. Данный автор считает, что модель договора об организации перевозок грузов как самостоятельный механизм организации перевозок на железнодорожном

⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М., Статут. 2005. С. 350.

транспорте без использования договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств в целях практического воплощения вряд ли пригодна. В указанном случае договор об организации перевозок должен содержать все условия, необходимые для осуществления конкретных действий по предъявлению груза и подаче транспортных средств, что практически весьма затруднительно, поэтому законодатель избрал для договора об организации перевозок модель некоего генерального, или рамочного, договора Астахова Е.Н. К аналогичному выводу приходит В.Г. Баукин, который отмечает, что «договор об организации перевозок приобретает характер «рамочного» договора как соглашения о намерениях»⁷.

Таким образом, договор об организации перевозок грузов является оптимальной формой регулирования взаимоотношений между перевозчиком и грузоотправителем, которые носят долгосрочный характер. В договоре об организации перевозок грузов определяются общие условия перевозок, в соответствии с которыми впоследствии осуществляется заключение разовых договоров. Соответственно, стороны обязуются применять его условия всякий раз при исполнении обязательств, вытекающих из разовых (локальных) договоров. В договоре об организации перевозок грузов предусматриваются объемы и сроки предъявления грузов к перевозке с учетом особенностей перевозимых грузов, порядок подачи транспортных средств под погрузку. В этом договоре могут быть определены порядок и сроки подачи заявки, порядок акцептования ее перевозчиком, порядок взвешивания груза и иные условия, с учетом особенностей конкретной обстановки. Как показывает практика, наибольшей детализации в таком договоре подлежит раздел (глава), предусматривающий порядок расчетов за перевозку, так как расчеты с перевозчиком, в том числе за оказываемые им услуги, имеют свои специфические особенности. В договоре об организации перевозок грузов предусматриваются, как правило, общие условия и основания наступления

⁷ Баукин В.Г. Правовое регулирование перевозок грузов железнодорожным транспортом: Монография. [Текст] Хабаровск., Изд-во ДВГУПС. 2004. С. 77

ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке. Срок действия такого договора устанавливается, как правило, на период до пяти лет, с возможностью его продления на тех же или иных условиях путем подписания единого документа (соглашения).

Таким образом, по своей юридической природе договор об организации перевозок является организационно-правовым договором, целью которого является согласование основных условий перевозки. Организационный договор является основанием для заключения множества разовых договоров грузовладельца с перевозчиком. Заключение договора об организации перевозок грузов само по себе не является обязательным для сторон. Однако наличие такого договора является гарантией обеспечения взаимных интересов сторон на период времени, установленный в самом договоре.

2.2. Договор перевозки грузов

Договор перевозки является единственным правовым основанием перемещения грузов, пассажиров и багажа в пространстве (п. 1 ст. 784 ГК РФ). Известно, что признание отношений по перевозке договорными в советский период пришло не сразу. Начиная с 20-х и до конца 50-х годов прошлого столетия договорная природа отношений по перевозке ставилась под сомнение со ссылкой на их административный характер, обусловленный плановой системой хозяйства при социализме⁸.

Согласно п. 1 ст. 785 ГК РФ 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. Как следует из приведенного определения, договор перевозки груза является реальным. По общему признанию, об этом свидетельствует ссылка на

⁸ Новицкий И.Б. История советского гражданского права. М., Юрлитиздат. 1948. С. 168.

возникновение у перевозчика обязанности по доставке груза в момент его вверения. А это, следовательно, означает, что рассматриваемый договор опосредует лишь процесс перемещения груза в пространстве; отношения, возникающие на стадии подготовки перевозочного процесса, остаются за рамками этого договора. Как правило, они опосредуются договорами на организацию перевозок (ст. 798 ГК РФ), при этом операции, выполняемые на подготовительной стадии, могут выступать и в качестве предмета договора транспортной экспедиции, договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, подачу и уборку вагонов и др.

В свое время была предпринята попытка обосновать консенсуальный характер и договора автомобильной перевозки со ссылкой на то, что здесь сдаче груза к перевозке предшествует заключение соглашения о подаче автомобиля к местам погрузки, которые, как правило, находятся на территории клиента – отправителя груза⁹. Представляет интерес аргументация в пользу консенсуального характера договора автомобильной перевозки груза, приведенная Х.И. Шварцем. Помимо ссылки на сдачу груза к перевозке в «таком пункте, который находится не в ведении перевозчика, не на территории автотранспортного предприятия, а в ведении и на территории клиента, т.е. грузоотправителя», он указывает на то, что «при автомобильных перевозках заключению договора не предшествует обязанность перевозчика подать транспортные средства и обязанность отправителя загрузить их. На автотранспорте указанные обязанности проистекают для сторон из договора, а не непосредственно из плана»¹⁰. Попытки решения вопроса о реальном или консенсуальном характере договора перевозки, построенные на противопоставлении плановых и договорных начал, возможно, уместные в период существования планово-административной системы хозяйства, впоследствии не могли не утратить своего значения.

⁹ Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте [Текст] М., Юридическая литература. 1966. С. 27–29, 36–37.

¹⁰ Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте [Текст] М., Юридическая литература. 1966. С. 55

Данный договор является двухсторонним, так как обязанности имеются как на стороне перевозчика, так и отправителя груза; услуги перевозчика по доставке груза подлежат оплате отправителем.

Стоит отметить что, предмет договора перевозки характеризуется услугами по доставке вверенных перевозчику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения. Эти услуги включают в себя 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. 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 обуславливает выделение договора перевозки в системе обязательств в качестве самостоятельного.

Срок в обязательстве перевозки — это промежуток времени, в течение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения. В соответствии со ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством, а при отсутствии таких сроков — в разумный срок. В ряде случаев в автомобильных и морских перевозках сроки доставки определяются соглашением сторон, а при его отсутствии — обычно принятыми сроками (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.

Договор перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

В зависимости от вида договора, существуют разные формы оформления договоров. Как правило, такой формой служат следующие документы - транспортная железнодорожная накладная и выданная перевозчикам на ее основании квитанция о приеме груза (ст. 25 УЖТ РФ), грузовая накладная (ст. 105 ВК РФ), транспортная накладная и оформляемые на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза (п. 2 ст. 67 КВВТ РФ), товарно-транспортная накладная (ст. 8 УАТ РФ). На морском транспорте при линейных перевозках также необходимо составление двух документов - погрузочного ордера, экспортно-импортного поручения или письменного объявления (любой из этих документов исходит от отправителя) и коносамента, в котором отражена воля другой стороны договора - перевозчика (ст. 142 КТМ РФ).

Несоблюдение установленной законом письменной формы договора перевозки груза не влечет его недействительности, но лишает стороны права в случае спора между ними ссылаться в подтверждение заключения договора или его условий на свидетельские показания.

Содержание договора перевозки груза составляют права и обязанности сторон. Внесение провозной платы и иных платежей является важнейшей обязанностью грузоотправителя. Ее размер устанавливается соглашением сторон, если иное не установлено транспортным законодательством (ст. 790 ГК РФ). Такое исключение сделано в отношении транспорта общего пользования, где провозная плата принимает форму твердого тарифа, утверждаемого в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Провозная

плата обычно должна быть внесена грузоотправителем при заключении договора перевозки. Допускается перевод платежной обязанности на получателя. Распределение платежных обязанностей зависит 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.

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.

Совершение операций по выдаче и приемке грузов завершает исполнение договора перевозки. Погрузка и выгрузка груза осуществляются транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением правил транспортного законодательства (п. 2 ст. 791 ГК РФ). Обязанности по погрузке и выгрузке распределяются между участниками обязательства перевозки в зависимости от места погрузки и выгрузки. 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. 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 РФ). В большей части действующих транспортных актов и правил установлены нормативные сроки выгрузки. Если погрузка или выгрузка не закончены в установленные сроки, наступает простой перевозочных средств, за который с отправителя или получателя взыскивается штраф.

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. Получение груза должно быть надлежащим образом оформлено 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.

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. По истечении установленных сроков хранения груз как не востребовавшийся подлежит реализации в установленном порядке.

2.3 Договор перевозки пассажира и багажа

По договору перевозки пассажиров и багажа согласно п. 1 ст. 786 ГК РФ одна сторона - перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а другая сторона - пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа.

Этот договор - одна из разновидностей обязательства по перевозке. В гл. 40 ГК РФ он назван в числе других договоров перевозки - перевозки груза, фрахтования. Его предметом, как и предметом перевозки груза, служит

деятельность перевозчика - транспортная услуга. Эта деятельность выражается в самом перемещении.

Договор перевозки пассажира и багажа регулирует отношения, возникающие из перемещения физического лица - пассажира, а в некоторых случаях и его багажа. Таким образом, потребителем услуги, оказываемой перевозчиком, выступает пассажир. Поэтому на отношения из перевозки пассажира и багажа, помимо ГК РФ и транспортных уставов и кодексов, распространяется Закон «О защите прав потребителей»¹¹.

Договор перевозки пассажира и багажа представляет собой самостоятельную разновидность обязательства перевозки.

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

Таким образом, как видно из договора перевозки пассажира, указанный договор является двусторонним, возмездным, взаимным. Двусторонний характер обязательства, вытекающего из договора перевозки пассажира, выражается в том, что и на стороне перевозчика, и на стороне пассажира имеются как права требования, так и обязанности. Возмездность договора перевозки пассажира состоит в том, что обязанности транспортной организации по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения противостоит встречное предоставление в виде обязанности уплатить провозную плату.

Данный договор носит консенсуальный характер: обязанность перевозчика подать подвижной состав в соответствии с определенным расписанием движения транспортных средств и предоставить пассажиру место

¹¹ п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29.09.1994 № 7 «О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей» // «Консультант плюс»

в соответствующем транспортном средстве возникает с момента приобретения пассажиром проездного билета. Исключение из этого может составлять, когда проездной билет приобретается пассажиром непосредственно в автобусе или в маршрутном такси, то такой договор перевозки можно назвать реальным.

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

Формы билетов и других проездных документов на автомобильном транспорте устанавливаются правилами перевозок пассажиров (ст. 20 УАТ РФ). На воздушном транспорте эти вопросы решаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации (п. 2 ст. 105 ВК РФ). На воздушном и железнодорожном транспорте, за исключением городского и пригородного сообщения, в отличие от других видов транспорта, проездной билет является именованным. Багажная квитанция во всех случаях выдается на предъявителя. Утраченный пассажирский билет не возобновляется, и уплаченные за него деньги возврату не подлежат. В случае утраты багажной квитанции багаж может быть выдан пассажиру по его заявлению при предъявлении им данных о его праве на получение багажа.

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

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

Так, пассажир имеет право:

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

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

3. Сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

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

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

Проводя разграничения договоров перевозки багажа от договоров перевозки пассажиров, то следует, отметить, что Гражданский кодекс РФ рассматривает договор перевозки пассажиров и договор перевозки багажа в качестве двух самостоятельных договоров. Среди российских цивилистов в связи с таким разграничением существует несколько точек зрения:

1. договор перевозки пассажиров является самостоятельным видом гражданско-правового договора, и «при сдаче пассажиром к перевозке багажа (принадлежащие лично пассажиру вещи) содержание договора пассажирской перевозки дополняется условиями перевозки багажа.

2. договор перевозки пассажиров и багажа представляет собой отдельный, самостоятельный вид гражданско-правового договора, содержащего условие как о перевозке пассажира, так и его багажаб.

3. договор перевозки пассажира и договор перевозки багажа два самостоятельных договора, не зависящих друг от друга. Обосновывает он свое мнение различием в моменте заключения договоров, в документарном оформлении договоров, в правах и обязанностях сторон и их ответственности по указанным договорам.

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. 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, если иное не установлено законом или не вытекает из существа обязательства. Если в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку пассажиров и багажа, то понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организацией за счет средств соответствующего бюджета.

Согласно ст. 796 ГК РФ предусмотрена ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) багажа и за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза. Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется по правилам гл. 59 ГК РФ, если законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная

ответственность перевозчика. В данном случае речь идет об ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, поскольку деятельность перевозчика связана с эксплуатацией транспортных средств. Возмещается имущественный и моральный вред потерпевшим.

Правовое регулирование в ГК РФ 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 17 статей (для сравнения: гл. 30 о купле-продаже насчитывает более 60 статей).

Услугополучателями в договоре перевозки пассажира являются лишь граждане. Это обстоятельство обусловило правомерность применения в обязательствах, возникающих из перевозки пассажиров, не только транспортного законодательства, но и Закона о защите прав потребителей, что расширяет возможности пассажира при защите его прав и законных интересов. На это обращалось внимание и в юридической литературе, и в судебной практике. Положения Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» (в ред. от 18 июля 2019 г.) учитываются и при разработке транспортного законодательства. Так, новые Правила по оказанию услуг при перевозке пассажиров на железнодорожном транспорте от 11 марта 1999 г. разработаны, как указано в ст. 1 Правил, в соответствии с Уставом железных дорог и Законом «О защите прав потребителей».

Таким образом, речь идет об исполнении договора перевозки пассажира, предмет которого включает в себя и действия перевозчика по доставке багажа в пункт назначения и выдаче его пассажиру или иному управомоченному лицу. То обстоятельство, что данное обязательство перевозчика возникает (в рамках исполнения договора перевозки пассажира) лишь при условии сдачи пассажиром багажа, свидетельствует об особой его правовой природе, состоящей в факультативном характере. Между тем очевидно, что указанное

факультативное обязательство перевозчика вполне охватывается содержанием договора перевозки пассажира, а возникающее правоотношение по поводу доставки перевозчиком сданного пассажиром багажа в пункт назначения не образует отдельного договора по перевозке багажа, отличного от договора перевозки пассажира. При таком подходе сдача пассажиром багажа, удостоверенная багажной квитанцией, служит верным свидетельством появления в рамках заключенного договора перевозки пассажира факультативного обязательства перевозчика по доставке багажа. Однако данное обстоятельство никак не может служить доказательством заключения отдельного договора перевозки багажа.

Определенными особенностями отличается перевозка багажа по договору воздушной перевозки пассажира. Исходя из смысла ст. 103 Воздушного кодекса РФ вещи, перевозимые пассажиром на воздушном судне, вообще не дифференцируются по правовому режиму на ручную кладь (внутрикаютный багаж) и собственно багаж. Они объединены одним термином «багаж», просто часть багажа в пределах весовых норм пассажир перевозит в салоне самолета на бесплатной основе, а другая часть (за пределами указанных норм) перевозится в том же самолете, но отдельно от пассажира за отдельную плату. Данное обстоятельство лишний раз подтверждает правомерность вывода о том, что правоотношение по перевозке багажа не образует отдельного договора перевозки багажа, а представляет собой элемент предмета договора перевозки пассажира.

2.4 Договор транспортной экспедиции

В действующем Гражданском кодексе Российской Федерации договору транспортной экспедиции посвящена глава 41 «Транспортная экспедиция».

В соответствии со статьей 801 (п. 1) ГК РФ под договором транспортной экспедиции понимается такой договор, по которому 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. Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку или получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой. В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено также осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение операций и услуг, предусмотренных договором.

С точки зрения общей характеристики, исходя из, гражданско-правового договора, договор транспортной экспедиции является консенсуальным, двусторонним, взаимным и возмездным.

Консенсуальный характер договора транспортной экспедиции выражается в том, что по указанному договору экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Следовательно, соответствующие обязательства возникают в силу самого факта подписания соглашения между экспедитором и клиентом, законодательство никак не связывает момент возникновения указанного правоотношения с необходимостью передачи груза экспедитору, что могло бы служить признаком реального договора¹².

¹² Гражданское право : учеб. : в 3 т. Т. 2. / Е. Ю. Валявина, И. В. Елисеев [и др.] ; отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. С. 478

В юридической литературе можно встретить утверждение о том, что договор транспортной экспедиции может быть как консенсуальным, так и реальным договором. Например, по мнению В.Т. Смирнова и Д.А. Медведева, договор транспортной экспедиции «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)»¹³.

Менее однозначно решается вопрос о том, к какому типу: реальному или консенсуальному – можно отнести этот договор. В одном случае, когда экспедитору предоставлено право заключать договор от своего имени и самостоятельно сдавать груз к перевозке, договор экспедиции является реальным договором. В ситуации, когда экспедитор выполняет лишь так называемые организационные функции по оказанию клиенту соответствующих услуг, договор экспедиции является консенсуальным.

Следует заметить, что ранее, в советский период, консенсуальный характер всякого договора экспедиции не вызывал каких-либо сомнений или возражений в юридической литературе. Так, О.С. Иоффе подчеркивал, что консенсуальный характер договора экспедиции «проявляется в том, что он признается заключенным в момент достижения соглашения между сторонами, а действия по сдаче и отправке, получению и принятию груза, как и по уплате экспедитору вознаграждения, совершаются во исполнение уже возникшего обязательства»¹⁴.

Исходя из, выше сказанного следует, что последующее изменение законодательства о договоре транспортной экспедиции несколько не изменило признак консенсуальности данного договора. Независимо от того, каким образом экспедитор берется оказать клиенту экспедиционные услуги: непосредственно выполнить указанные услуги своими силами либо лишь организовать их выполнение, – соответствующие обязательства возникают на

¹³ Гражданское право: Учеб.: Ч. II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997. С. 413. (Авторы соответствующей главы Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов.

¹⁴ Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 543.

стороне экспедитора в силу самого факта подписания соглашения с клиентом. Не изменяет консенсуальный характер договора транспортной экспедиции и участие в нем в качестве экспедитора перевозчика груза. Возложение на перевозчика обязанностей по транспортно-экспедиционному обслуживанию возможно лишь при наличии предварительного соглашения между ним и грузоотправителем (грузополучателем). Только в этом случае обеспечивается принятие перевозчиком груза к перевозке на условиях ранее заключенного соглашения о транспортно-экспедиционном обслуживании клиента.

Договор транспортной экспедиции относится к категории гражданско-правовых договоров о возмездном оказании услуг¹⁵.

Основным признаком договора транспортной экспедиции, выделяющим его из числа всех остальных договоров, относящихся к категории договоров о возмездном оказании услуг, является особенность предмета данного договора, которая заключается в том, что все услуги, оказываемые клиенту экспедитором, подчинены единой цели – обеспечению перевозки груза. Для других договоров этой категории (об оказании услуг), как поименованных, так и не поименованных в ГК РФ, характерны либо иная специальная цель, либо отсутствие специальной цели.

Другим важным признаком договора транспортной экспедиции, позволяющим отграничивать указанный договор, в частности, от договоров поручения и комиссии, является наличие в обязательствах экспедитора обязанности совершать как юридические, так и фактические действия, направленные на обеспечение перевозки грузов.

Дискуссия о таком признаке договора транспортной экспедиции, как наличие в обязательстве экспедитора сочетания юридических и фактических действий, которая имела место в советский период, во многом объяснялась отсутствием в законодательстве легального определения договора транспортной экспедиции, который в то время находил выражение лишь в так

¹⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 347-348

называемых обязательствах по транспортно-экспедиционному обслуживанию, которые обычно присоединялись к обязательствам перевозчика по перевозке груза¹⁶.

Действующий сегодня Гражданский кодекс Российской Федерации такое легальное определение договора транспортной экспедиции предусматривает п. 1 ст. 801, а содержащаяся в нем формулировка обязательства экспедитора - "выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза", - свидетельствует о том, что речь идет о любых услугах, в том числе и о тех, которые могут быть выражены как в юридических, так и в фактических действиях. Данный признак, бесспорно, позволяет отличать договор транспортной экспедиции от договоров поручения и комиссии, по которым соответственно поверенный и комиссионер обязуются совершать лишь юридические действия (сделки).

Все экспедиционные обязательства подразделяются на обязательства по оказанию услуг юридического характера и обязательства по оказанию фактических услуг. Обязательствами по оказанию юридических услуг являются: заключение экспедитором от своего имени договора перевозки грузов; производство расчетов с перевозчиком за оказанные им услуги по перемещению грузов; оформление соглашений о страховании грузов и т.п. Обязательствами по оказанию фактических услуг являются: проверка состояния груза, предназначенного к перевозке; производство погрузочно-разгрузочных работ; информирование грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе и т.п.

Еще одна отличительная черта договора транспортной экспедиции кроется в особенностях его правового регулирования. Эти особенности состоят в том, что, во-первых, в ГК РФ отсутствует закрытый перечень услуг, признаваемых обязательными для договора транспортной экспедиции; во-вторых, Кодекс допускает возможность принятия специального закона о

¹⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 348-349

транспортно-экспедиционной деятельности, положения которого в части определения условий выполнения договора транспортной экспедиции объявляются приоритетными по сравнению с соглашением сторон. Аналогичной привилегией преимущественного по отношению к условиям договора применения наделяются также нормы иных федеральных законов и правовых актов, относящихся к транспортной экспедиции п. 3 ст. 801 ГК РФ¹⁷.

Что касается обязанностей экспедитора (организовать перевозку груза, заключить от имени клиента или от своего имени договоры перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза), а также дополнительных экспедиционных услуг (получение документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка и т.п.), которые перечислены в пункте 1 статьи 801 ГК РФ, то в отношении них законодатель говорит о том, что они могут быть предусмотрены договором транспортной экспедиции.

Это обстоятельство свидетельствует о чрезвычайно широкой сфере применения договора транспортной экспедиции и позволяет квалифицировать в качестве такового всякое соглашение, заключаемое грузоотправителем или грузополучателем с организацией, которая может быть признана экспедитором, и предусматривающее выполнение для грузоотправителя или грузополучателя любых операций и услуг, связанных с перевозкой груза. Именно такой подход обнаружил себя в судебно-арбитражной практике¹⁸.

Вторая особенность правового регулирования договора транспортной экспедиции, как отмечалось ранее, состоит в том, что правовые нормы об этом договоре, содержащиеся в главе 41 ГК РФ, далеко не исчерпывают законодательное регулирование договора транспортной экспедиции, напротив, в самом Кодексе (п. 3 ст. 801) имеется прямая ссылка на закон, которым

¹⁷ Гражданское право: учебник для студентов Вузов, обучающихся по специальности 030501 «Юриспруденция» (П.В. Алексий и др.); под ред. М.М. Рассолова, П.В. Алексия, А.Н. Кузбаларова. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. С. 675-676

¹⁸ Гражданское право: учебник для студентов Вузов, обучающихся по специальности 030501 «Юриспруденция» (П.В. Алексий и др.); под ред. М.М. Рассолова, П.В. Алексия, А.Н. Кузбаларова. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. С. 677

должны быть определены условия выполнения договора транспортной экспедиции, а именно – закон о транспортно-экспедиционной деятельности. Причем правила, которые будут предусмотрены этим законом, а также другими федеральными законами и иными правовыми актами (указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации), в иерархии правового регулирования условий договора транспортной экспедиции ставятся выше, нежели условия договора, выработанные по соглашению сторон.

Данное обстоятельство является свидетельством незавершенности правового регулирования договора транспортной экспедиции и, кстати сказать, доказательством того, что указанный договор никак не может быть квалифицирован в качестве “перевозочного” вида других известных гражданско-правовых договоров: поручения, комиссии, агентского договора, как это имеет место в современной юридической литературе.

В современной юридической литературе складывается представление о предмете договора транспортной экспедиции как о совокупности оказываемых экспедитором услуг, связанных с перевозкой груза. Например, В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев пишут: «Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза. Такие услуги делятся на основные (по организации перевозок, включая заключение договора перевозки) и дополнительные, которые могут охватывать любые вопросы, касающиеся транспортировки груза¹⁹.

Г.П. Савичев подчеркивает направленность всех услуг экспедитора независимо от их характера «на организацию перевозочного процесса, призванную способствовать выполнению договора перевозки груза». В связи с этим предмет договора транспортной экспедиции определяется Г.П. Савичевым как «совокупность юридических действий и вспомогательных операций,

¹⁹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 352-354

направленных на организацию перевозки груза и способствующих надлежащему выполнению договора перевозки этого груза»²⁰.

Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза. Услуги, оказываемые экспедитором, могут быть основными и дополнительными. Как правило, это определяется договором, заключенным между экспедитором и клиентом. Указанным государственным стандартом предусмотрены перечни основных и дополнительных услуг, предоставляемых экспедиторами на железнодорожном транспорте. В частности, к числу основных отнесены: услуги по оформлению документов, сдаче и получению груза, заполнение транспортной железнодорожной накладной и комплекта перевозочных документов; выдача грузов на станциях назначения; погрузка грузов в контейнеры и выгрузка из них и т.п.; информационные услуги уведомление грузополучателей об отправке грузов в их адрес; уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю и т.п.; уплата страховых взносов; оформление документов при наступлении страхового случая и т.п.; платежно-финансовые услуги оформление и уплата провозных платежей, сборов и штрафов и другие.

В круг дополнительных услуг, которые могут быть предусмотрены договором транспортной экспедиции, действующим в сфере железнодорожного транспорта, согласно названному государственному стандарту включены следующие услуги: получение требующихся для экспорта или импорта документов; выполнение таможенных и иных формальностей; проверка количества и состояния груза; погрузка и выгрузка груза; уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента; хранение груза, его получение в пункте назначения; выполнение иных операций и услуг²¹.

²⁰ Гражданское право: В 2 т.: Учебник / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство БЕК, 2003. Том 2. Полутом 2. С. 68

²¹ Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право. 2005. N 2.

Некоторым своеобразием отличалась позиция О.С. Иоффе, который полагал, что предмет договора транспортной экспедиции составляют два объекта: материальный и юридический²².

В позиции О.С. Иоффе относительно предмета договора транспортной экспедиции обнаруживается определенная системная непоследовательность.

Рассуждая о предмете договора транспортной экспедиции, не следует забывать о его двустороннем и взаимном характере. Данное обстоятельство предопределяет необходимость включения в предмет этого договора не только действий экспедитора по выполнению или организации выполнения соответствующих услуг, связанных с перевозкой груза, но и действия клиента по возмещению экспедитору понесенных им расходов (он ведь исполняет свои обязательства “за счет другой стороны”), а также по уплате экспедитору причитающегося ему вознаграждения²³.

Представляется также, что необходимо вести речь о различных вариантах предмета договора, которые дают разные модели виды договора транспортной экспедиции. В самом деле, нельзя не видеть разницы между договорами транспортной экспедиции, когда в одном случае экспедитор принимает на себя обязательство организовать перевозку груза и в этих целях ему предоставляются полномочия заключать сделки и совершать иные, как юридические, так и фактические, действия, а в другом – обязательство экспедитора сводится к сопровождению груза, доставляемого на основании договора перевозки, заключенного автотранспортной организацией непосредственно с клиентом, на станцию железной дороги и сдаче его перевозчику от имени клиента и по его доверенности.

Кроме того, этот подход неверен и с точки зрения формальной логики: как может быть “полным” то, что не имеет пределов. В законодательстве отсутствует закрытый перечень транспортно-экспедиционных услуг, которые могут выполняться экспедитором, а услуг, связанных с перевозкой груза п. 1 ст.

²² Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 548

²³ Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право. 2005. N 2.

801 ГК РФ на различных видах транспорта может быть великое множество. Причем характер и перечень таких возможных услуг подвержены постоянному изменению в связи с техническим прогрессом в области транспортировки грузов²⁴.

К сожалению, действующий ГК РФ гл. 41 не выделяет отдельные виды договора транспортной экспедиции и не обеспечивает их дифференцированное регулирование. Эта задача могла бы быть решена специальным законом о транспортно-экспедиционной деятельности, к которому отсылает Кодекс, но такой закон до настоящего времени не принят. Таким образом, налицо пробел в законодательстве, который может быть заполнен инициативными условиями, включаемыми сторонами в конкретные договоры транспортной экспедиции. Задача же гражданско-правовой доктрины, как мы ее понимаем, в настоящее время состоит в том, чтобы попытаться выделить отдельные виды договора транспортной экспедиции и определить их квалифицирующие признаки, предмет и содержание.

Исполнение экспедитором своих обязанностей подчиняется общим правилам об исполнении гражданско-правовых обязательств (глава 22 ГК). В главе 41 ГК имеется лишь одно специальное положение, касающееся исполнения обязанностей экспедитором: если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора (ст. 805 ГК).

Обязанности клиента по договору транспортной экспедиции содержатся в самом определении этого договора (п. 1 ст. 801 ГК), а также в ст. 804 ГК. Согласно этим нормам во всех случаях и применительно ко всякому договору транспортной экспедиции клиент несет три обязанности:

²⁴ Гражданское право: учебник для студентов Вузов, обучающихся по специальности 030501 «Юриспруденция» / под ред. М.М. Рассолова, П.В. Алексия, А.Н. Кузбаларова. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. 3-е изд., перераб. и доп. С. 678

1. Клиент обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором;

2. Клиент обязан возместить экспедитору расходы, понесенные им в связи с выполнением предусмотренных договором услуг;

3. Клиент обязан уплатить экспедитору вознаграждение за оказанные услуги в размере и порядке, предусмотренных договором.

Специально в главе 41 ГК регулируются лишь последствия неисполнения клиентом обязанности предоставления экспедитору необходимой информации о грузе и об условиях его перевозки. В частности, исполнение экспедитором своих обязательств приобретает по отношению к исполнению клиентом указанной обязанности характер встречного исполнения обязательств, каковым, как известно, признается такое исполнение обязательства одной из сторон, которое в соответствии с договором обусловлено исполнением своих обязательств другой стороной (ст. 328 ГК). Об этом свидетельствует положение, содержащееся в п. 3 ст. 804 ГК, согласно которому в случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации. Правда, для того чтобы воспользоваться своим правом, экспедитор должен выполнить по отношению к клиенту свою кредиторскую обязанность, а именно: сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у клиента необходимые дополнительные данные (п. 2 ст. 804 ГК).

Обязательства клиента, вытекающие из договоров транспортной экспедиции, предусматривающих обязанность экспедитора заключать договоры перевозки и совершать иные юридические действия от имени клиента, включают в себя также в императивном порядке обязанность клиента по выдаче экспедитору доверенности, необходимой для совершения им соответствующих юридических действий.

Кроме того, во всяком конкретном договоре транспортной экспедиции по усмотрению сторон могут быть предусмотрены и иные обязанности, возлагаемые на клиента.

Выводы по главе II

В соответствии со ст. 798 ГК РФ перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок.

1) В договоре об организации перевозок грузов определяются общие условия перевозок, в соответствии с которыми впоследствии осуществляется заключение разовых договоров. Соответственно, стороны обязуются применять его условия всякий раз при исполнении обязательств, вытекающих из разовых (локальных) договоров. В договоре предусматриваются объемы и сроки предъявления грузов к перевозке с учетом особенностей перевозимых грузов, порядок подачи транспортных средств под погрузку. В этом договоре могут быть определены порядок и сроки подачи заявки, порядок акцептования ее перевозчиком, порядок взвешивания груза и иные условия, с учетом особенностей конкретной обстановки. В нем предусматриваются общие условия и основания наступления ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке. Срок действия такого договора устанавливается, как правило, на период до пяти лет, с возможностью его продления на тех же или иных условиях путем подписания единого документа (соглашения).

По своей юридической природе договор об организации перевозок является организационно-правовым договором, целью которого является согласование основных условий перевозки. Заключение договора об организации перевозок грузов само по себе не является обязательным для сторон. Однако наличие такого договора является гарантией обеспечения

взаимных интересов сторон на период времени, установленный в самом договоре.

2) Договор перевозки является единственным правовым основанием перемещения грузов, пассажиров и багажа в пространстве (п. 1 ст. 784 ГК РФ).

Согласно п. 1 ст. 785 ГК РФ 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. Договор перевозки груза является реальным.

Данный договор является двухсторонним, так как обязанности имеются как на стороне перевозчика, так и отправителя груза; услуги перевозчика по доставке груза подлежат оплате отправителем.

Предмет договора перевозки характеризуется услугами по доставке вверенных перевозчику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения. Эти услуги включают в себя не только собственно транспортировку грузов, но и иные действия, в частности, хранение, выдачу груза получателю, нередко погрузку и выгрузку.

Договор перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

В зависимости от вида договора, существуют разные формы оформления договоров. Как правило, такой формой служат следующие документы - транспортная железнодорожная накладная и выданная перевозчикам на ее основании квитанция о приеме груза (ст. 25 УЖТ РФ), грузовая накладная (ст. 105 ВК РФ), транспортная накладная и оформляемые на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза (п. 2 ст. 67 КВВТ РФ), товарно-транспортная накладная (ст. 8 УАТ РФ).

Содержание договора перевозки груза составляют права и обязанности сторон.

3) По договору перевозки пассажиров и багажа согласно п. 1 ст. 786 ГК РФ одна сторона - перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт

назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а другая сторона - пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа.

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

Указанный договор является двусторонним, возмездным, взаимным. Двусторонний характер обязательства, вытекающего из договора перевозки пассажира, выражается в том, что и на стороне перевозчика, и на стороне пассажира имеются как права требования, так и обязанности. Возмездность договора перевозки пассажира состоит в том, что обязанности транспортной организации по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения противостоит встречное предоставление в виде обязанности уплатить провозную плату. Данный договор носит консенсуальный характер: обязанность перевозчика подать подвижной состав в соответствии с определенным расписанием движения транспортных средств и предоставить пассажиру место в соответствующем транспортном средстве возникает с момента приобретения пассажиром проездного билета.

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

4) В действующем ГК РФ договору транспортной экспедиции посвящена глава 41 «Транспортная экспедиция».

В соответствии со статьей 801 (п. 1) ГК РФ под договором транспортной экспедиции понимается такой договор, по которому 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. Договором могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку или получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

С точки зрения общей характеристики, договор транспортной экспедиции является консенсуальным, двусторонним, взаимным и возмездным.

Договор транспортной экспедиции относится к категории гражданско-правовых договоров о возмездном оказании услуг.

Основным признаком договора транспортной экспедиции, выделяющим его из числа всех остальных договоров, относящихся к категории договоров о возмездном оказании услуг, является особенность предмета данного договора, которая заключается в том, что все услуги, оказываемые клиенту экспедитором, подчинены единой цели – обеспечению перевозки груза. Для других договоров этой категории (об оказании услуг), как поименованных, так и не поименованных в ГК РФ, характерны либо иная специальная цель, либо отсутствие специальной цели.

3 Ответственность за нарушение транспортных обязательств

3.1 Основания ответственности и пределы ответственности

Ответственность участников обязательства по перевозке грузов строится на общих принципах ответственности в гражданском праве (гл. 25 ГК). Имущественная ответственность перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств по перевозке груза наступает при наличии общих оснований, предусмотренных гражданским законодательством, в частности ст. 401 ГК:

Лицо, не исполнившее обязательства либо исполнившее его ненадлежащим образом, несет ответственность при наличии вины (умысла или неосторожности), кроме случаев, когда законом или договором предусмотрены иные основания ответственности.

Лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства.

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. Эти особые производственные условия заключаются в следующем. Прежде всего, в силу реального характера договора перевозки разграничивается так называемая преддоговорная ответственность по обязательству перевозки и ответственность за нарушение собственно договора перевозки. В первом случае соответствующие санкции установлены в законе; во втором случае наряду с санкциями, предусмотренными законом, могут применяться санкции, введенные самими сторонами.

При этом ст. 793 ГК закрепляет важное правило о том, что соглашения транспортных организаций с грузовладельцами не могут ограничивать или устранять установленную законом ответственность перевозчиков: подобные соглашения заранее объявляются недействительными. Исключения составляют случаи, предусмотренные для перевозки грузов (но не пассажиров/багажа) транспортными уставами и кодексами. Однако стороны вправе устанавливать в договоре ответственность за нарушение обязательств по перевозке грузов, когда она не предусмотрена законом, а также повышать ответственность, установленную законом.

Исключительно законом установлена ответственность за нарушение обязанности по выполнению поданных и удовлетворенных заказов (заявок) на перевозку грузов. Действующими транспортными уставами и кодексами ответственность перевозчика и грузоотправителя за неподачу и неиспользование транспортных средств установлена в виде уплаты штрафов и пени, которые носят характер исключительной неустойки.

Однако УАТ РФ предусматривает наряду с уплатой перевозчиком неустойки в виде штрафа или пени также возможность взыскания грузоотправителем (фрахтователем) с перевозчика (фрахтовщика) причиненных убытков «в порядке, установленном законодательством Российской Федерации».

За нарушение сроков погрузки предусматривается штраф. Но здесь, стоит отметить, что ритмичность работы дорог может быть обеспечена при равномерном предъявлении грузов к перевозке и своевременной разгрузке вагонов. Поэтому дороги не могут нести одностороннюю ответственность за своевременное выполнение перевозочных операций, за сохранность багажа, грузобагажа при погрузке и выгрузке из вагонов средствами отправителей и получателей, за правильность определения массы и количества мест при взвешивании и пломбировании контейнеров отправителями²⁵.

²⁵ Попов В. А. Практика применения Правил перевозок грузов. // Закон, 2000. № 10.

В случае просрочки в доставке груза грузоотправитель имеет право на взыскание с перевозчика штрафа (пени), размер которого поставлен в зависимости от длительности просрочки и обычно исчисляется в процентном отношении к провозной плате. Взыскание штрафа (пени) возможно при наличии вины перевозчика, но при этом его вина в допущенной просрочке предполагается. Перевозчик уплачивает штраф в размере от 10 до 90% провозной платы (на воздушном транспорте - до 50%), в зависимости от длительности просрочки. Размер ответственности перевозчика за несохранность груза ограничен законом. В отличие от других гражданско-правовых обязательств здесь не применяется принцип полного возмещения вреда.

При этом ответственность за несохранность груза перевозчик несет лишь при наличии своей вины, хотя и является предпринимателем. Данное обстоятельство детально регулируется положениями ст. 119 ВК РФ; ст. 161, 162 КТМ РФ; ст. 42, 96 УЖТ РФ; ст. 34 УАТ РФ; ст. 117 КВВТ РФ. Пункт 1 ст. 796 ГК РФ не содержит упоминания о вине перевозчика как условия его ответственности, однако общепризнанно, что перевозчик не отвечает при наличии обстоятельств, которые он «не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

В транспортных уставах и кодексах содержится перечень обстоятельств, доказав наличие любого из которых перевозчик освобождается от ответственности за ненадлежащую (несохранную) перевозку (ст. 95 УЖТ; ст. 118 КВВТ; п. 5 ст. 34 УАТ). Так, в ст. 118 КВВТ упоминаются такие обстоятельства, как наличие ограничений или запрещения движения судов на период действия таких ограничений или запрещения; спасание жизни людей или имущества на воде; наличие неправильных действий и указаний грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта в случае доказательства таких действий и указаний; присутствие скрытых недостатков тары, груза или его свойств; установленная разница в массе груза в пределах норм естественной убыли, снижения влажности и расхождения норм в

показаниях весовых приборов, а также разницы в массе груза, принятого для перевозки исходя из массы, определенной грузоотправителем без участия перевозчика; доставка груза на исправном судне с исправными запорно-пломбировочными устройствами или в сопровождении представителя грузоотправителя, грузополучателя без запорно-пломбировочных устройств при наличии об этом отметки в транспортной накладной, и др.

Этот перечень не носит исчерпывающий характер, поэтому перевозчик вправе доказывать и иные обстоятельства, свидетельствующие об отсутствии его вины.

Следует заметить, что в Гражданском кодексе нет указаний, согласно которым в транспортных уставах и кодексах могут быть предусмотрены случаи, когда доказательство вины перевозчика в несохранности груза возлагается на грузовладельца.

От имущественной ответственности за нарушение обязательства по перевозке следует отличать заранее установленное распределение риска убытков. Правда, оно применяется в настоящее время лишь в морском праве, которому известно понятие "авария". Авария может быть общей и частной. При общей аварии убытки причиняются в интересах всех участников перевозки (ст. 284 КТМ). При этом убытки должны носить чрезвычайный характер и быть следствием намеренных и разумных действий в целях спасания судна, груза или фрахта от общей для них опасности. Они распределяются между владельцем судна, груза и фрахта пропорционально их стоимости.

При отсутствии условий общей аварии имеет место частная авария. Например, перерасход топлива для преодоления встречного ветра будет частной аварией, так как эти расходы не являются чрезвычайными, а являются следствием обычных опасностей на море. В данном случае убытки относятся на того участника перевозки, который их фактически понес.

3.2 Ответственность перевозчика за просрочку доставки груза

Своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь условием надлежащего исполнения договора перевозки, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

Транспортное законодательство предусматривает ответственность транспортных предприятий перед грузополучателем за просрочку доставки груза. Ответственность соперевозчиков друг перед другом за просрочку доставки груза в пункты перевалки транспортные уставы не предусматривают. В то же время вопросы просрочки доставки непосредственно связаны с взаимоотношениями между соперевозчиками в прямом смешанном сообщении, так как, хотя транспортные уставы регламентируют лишь взаимоотношения перевозчиков и грузополучателей (в том числе при просрочке в доставке), перевозчик имеет возможность, в случае взыскания с него штрафа за просрочку доставки, обратиться с претензией к другому перевозчику (при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении), виновному в этой просрочке.

Просрочка доставки груза влечет за собой обязанность перевозчика уплатить штраф (пени) грузополучателю. Штраф носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза.

Общей предпосылкой ответственности за просрочку доставки груза является вина перевозчика, которая презюмируется.

Просрочка доставки груза при его перевозке может явиться причиной его порчи либо повреждения. В этом случае кроме возмещения ущерба, причиненного порчей, повреждением, транспортная организация обязана уплатить штраф за просрочку его доставки.

Срок доставки – это ответственный для перевозчика срок, в течение которого принятый к перевозке груз должен быть доставлен в пункт назначения (либо в пункт перевалки груза). Он определяется с учетом расстояний и суточного пробега вагона с грузом и является обязательным для перевозчика.

Нарушение именно этого срока означает просрочку доставки и влечет за собой взыскание штрафа с перевозчика.

Стоит отметить, что ГК РФ содержатся общее указание о сроках доставки, между тем, ответственность перевозчика за нарушение указанной обязанности непосредственно в ГК РФ не предусмотрена. Такая ответственность установлена транспортными уставами и кодексами, то есть в специальном законодательстве. И здесь следует отметить, что такие нормы специального законодательства могут применяться только через призму общих положений ГК РФ об ответственности.

Так, согласно ст. 97 УЖТ за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик (при перевозках в прямом смешанном сообщении - перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз) уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных частью первой статьи 29 настоящего Устава обстоятельств. При этом перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз, вправе предъявить требование о возмещении убытков к перевозчику другого вида транспорта или осуществляющей перевалку грузов организации, по вине которых допущена просрочка.

Так же, стоит отметить, что в силу ст.ст.29, 116, 117 УЖТ Перевозчик может освобождаться от ответственности за просрочку доставки груза, если докажет, что она произошла по обстоятельствам, указанным в ч.1 ст.29 УЖТ, а именно, когда вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктуры, перевозка грузов временно прекращена либо ограничена. Срок действия временного прекращения (ограничения) перевозки устанавливается руководителем федерального органа исполнительной власти в

области железнодорожного транспорта. В этой ситуации срок доставки груза должен продлеваться на время действия прекращения (ограничения) перевозки.

Никакие иные обстоятельства не освобождают перевозчика от имущественной ответственности за просрочку доставки грузов.

Рассмотрим, какие виды ответственности предусмотрены иными законодательными актами.

В соответствии со ст.120 ВК РФ за просрочку доставки ... груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Согласно ст. 116 КВВТ за несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта перевозчик или буксировщик уплачивают по требованию грузополучателя или получателя буксируемого объекта пени в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если они не докажут, что несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик или буксировщик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В заключение комплексного анализа норм действующего транспортного законодательства обратимся к «морскому» законодательству. КТМ РФ не закрепляет конкретные меры ответственности (например, в виде законной неустойки) за нарушение условий договора морской перевозки груза о сроке его доставки. Такая ответственность может быть установлена соглашением сторон. При этом, если иное не будет установлено соглашением сторон, ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно

договору морской перевозки груза, общая сумма, подлежащая возмещению перевозчиком, не может превышать предел ответственности, который был бы установлен за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность .

Итак, различные транспортные законодательные акты закрепляют, что за просрочку доставки груза (порожних перевозочных средств, не принадлежащих перевозчику) перевозчик несет имущественную ответственность в виде пени (штрафа).

В юридической литературе принято считать, что штраф за превышение сроков доставки имеет характер исключительной неустойки²⁶. Среди современных исследователей, выделяется мнение о том, что установленная за просрочку доставки неустойка не является исключительной, поскольку она не освобождает железную дорогу от возмещения вызванных просрочкой убытков в размере, установленном ст. 796 ГК РФ (Ответственность перевозчика за порчу груза)²⁷.

Установление ответственности в форме штрафа вызывает сомнения. Как указывал В.Т. Смирнов, штрафные санкции сами по себе не могут решить задачу, на которую рассчитан механизм договорной ответственности. По мысли автора, перевозчик должен отвечать в размере понесенного клиентурой положительного ущерба²⁸. Решение проблемы должно быть связано с установлением права грузозаказчика на возмещение ущерба в части, не покрытой неустойкой, установленной ст. 100, 101 УЖТ РФ.

Представляется, что решение вопросов ответственности в тексте договора – лучшее решение для сторон. В частности указание на то, что перевозчик несет ответственность в виде возмещения ущерба в части, не покрытой неустойкой.

²⁶ Баукин В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов // Транспортное право. 2004. №4.

²⁷ Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. М.: Юридическая фирма "Контракт", 1998. с.222.

²⁸ Баукин В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов // Транспортное право. 2004. №4.

Учитывая то, что вышерассмотренные положения носят дискуссионный характер, хотелось бы, чтобы высшие судебные инстанции страны приняли соответствующие разъяснения.

Хотелось бы отметить некоторые особенности взыскания неустойки.

Согласно ст. 333 ГК РФ, если подлежащая уплате неустойка явно несоразмерна последствиям нарушения обязательства, суд вправе уменьшить неустойку.

По одному из дел суд принял решение об уменьшении неустойки, связав свое решение со следующими критериями²⁹:

«Критериями для установления несоразмерности в каждом конкретном случае могут быть: чрезмерно высокий процент неустойки; значительное превышение суммы неустойки над суммой возможных убытков, вызванных нарушением обязательств, длительность неисполнения обязательств и другие обстоятельства.

Удовлетворяя ходатайство ответчика о снижении размера неустойки, арбитражный суд исходил из того, что груз был доставлен на станцию назначения раньше срока, задержка в выдаче груза вызвана утратой перевозочных документов и перевозчик принимал все возможные меры для восстановления утраченных документов.

Кроме того, суд принял во внимание, что истец не является грузоотправителем, а лишь получателем груза, который впоследствии отправляется на экспорт. Также не является он и фрахтователем судов, в силу чего не может нести ответственность за причинение убытков перед контрагентами. Не понес порт и убытков, вызванных простоем вагонов, поскольку плата за пользование вагонами во время ожидания восстановления документов, не начислялась».

Если при рассмотрении дела о взыскании с перевозчика неустойки за просрочку доставки грузов установлено, что начисленная неустойка не

²⁹ Постановление ФАС ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ОКРУГА от 06.09.2005 N Ф03-А73/05-1/2404

превышает согласованной сторонами платы за перевозку грузов, а доказательств того, что сумма заявленных ко взысканию пеней явно несоразмерна последствиям нарушения обязательства, в материалы дела не представлено, суд не вправе снизить размер неустойки в соответствии со ст. 333 ГК РФ.

Подводя итог вышесказанному стоит отметить, что транспортными уставами и кодексами установлена обязанность перевозчика уплатить штраф за нарушение установленных сроков доставки груза. Размер штрафа на каждом виде транспорта установлен соответствующими транспортными уставами и кодексами.

Уплата штрафа за просрочку доставки груза не освобождает перевозчика от возмещения вызванных просрочкой убытков в размере, установленном ст. 796 ГК РФ только в случае если в результате просрочки в доставке груз пришел в негодность, перевозчик обязан уплатить управомоченному лицу штраф за нарушение сроков доставки и сумму, на которую понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза - его стоимость.

3.3 Ответственность грузоотправителя и грузополучателя

Транспортное законодательство устанавливает различные основания ответственности за невыполнение заявки (заказа) при перевозке в прямом сообщении и невыполнение нормы перевалки, хотя по своему содержанию эти отношения как в прямом, так и в прямом смешанном сообщении равноценны.

Представляется, что вопросы ответственности за невыполнение обязательства на всех видах транспорта должны разрешаться одинаково. Причем эта ответственность, согласно ст. 401 Гражданского кодекса, должна быть основана на принципе вины. Исходя из принципа вины и должно быть изменено содержание статей транспортных уставов, устанавливающих ответственность за невыполнение принятой заявки (заказа).

Следует учитывать и международную практику. Согласно большинству соглашений о международных сообщениях ответственность на перевозчика возлагается только при наличии его вины, которая предполагается. Наиболее четко этот принцип сформулирован в Варшавской конвенции 1929 г.³⁰: воздушный перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им либо уполномоченными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им невозможно было их применить.

Согласно ст. 393 ГК РФ основной формой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства является возмещение причиненных убытков. Причиненный неисправным должником ущерб является не только основанием, но и мерой гражданско-правовой ответственности в форме возмещения убытков.

В отличие от этих общих положений гражданского законодательства транспортное законодательство исключает ответственность в форме возмещения убытков за невыполнение заявки (заказа) на перевозку с причинением этим невыполнением какого-либо ущерба грузоотправителю.

Эта ответственность установлена в форме штрафа.

Транспортные уставы и кодексы (ст. 94 УЖТ, ст. 115 КВВТ, ст. 166, 176 КТМ, ст. 127 УАТ) по размеру санкций, применяемых при невыполнении заявки (заказа) на перевозку грузов, ставят обе стороны - грузоотправителя и перевозчика - в равное положение. Как к грузоотправителю, так и к перевозчику за совершенное правонарушение применяются равные санкции. В отличие от санкций, устанавливаемых в договорном порядке, размер и обязанность уплаты денежных сумм при невыполнении заявок (заказов) на перевозку грузов предусматриваются в нормативных актах - уставах и кодексах, что дает основание отнести это к числу законных санкций.

Статья 793 Гражданского кодекса устанавливает, что соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении

³⁰ Варшавская конвенция 1929 г. «Об унификации некоторых касающихся международных воздушных перевозок (гамбургские правила)». Ст. 20

установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами .

Санкции за невыполнение заявок (заказов) при перевозках грузов, предусмотренные уставами и кодексами, являются единственной формой имущественного воздействия, применяемого к нарушителю. В соответствии с этим они могут быть причислены к категории исключительных неустоек. Главная их цель - не компенсировать убытки перевозчиков или грузоотправителя, а воздействовать на нарушителя.

Требование об убытках может быть предъявлено, только когда это прямо предусмотрено в транспортных кодексах и уставах. Например, в Уставе железнодорожного транспорта 2003 г. в ст. 19 предусмотрено, что грузоотправители (отправители), грузополучатели, перевозчики, владельцы инфраструктур несут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с происшедшими по их вине аварийными ситуациями, включая перевозку грузов, грузобагажа с соблюдением особых условий перевозки, загрязнение окружающей среды, перерывы в движении поездов, в том числе возмещают в соответствии с законодательством Российской Федерации расходы на ликвидацию таких ситуаций . Но подобные указания в уставах, кодексах встречаются крайне редко, а если и встречаются, то преимущественно в связи с ответственностью клиентуры. Предусмотренные транспортным законодательством меры имущественной ответственности следует отличать от тех случаев распределения убытков между участниками перевозочного процесса, которые мерами ответственности не являются. Примером могут служить известные морскому праву понятия общей и частной аварии.

Под общей аварией признаются убытки, которые были понесены вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. Сущность общей аварии состоит в том, что

жертвуется часть ради спасения общего, целого. В статье 284 Кодекса торгового мореплавания названы признаки, при наличии которых те или иные убытки могут быть признаны общей аварией. Это: а) намеренность и разумность действий, вызвавших убытки; б) чрезвычайный характер этих убытков; в) общая для судна, груза и фрахта опасность, во избежание которой были совершены эти действия.

При отсутствии хотя бы одного из условий, перечисленных в ст. 284 Кодекса торгового мореплавания и касающихся общей аварии, возникшие убытки относятся не к общей, а к частной аварии. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение. Например, подгнившие овощи выбрасываются за борт для предотвращения порчи всех перевозимых овощей.

Обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов, предусмотренные в транспортных уставах и кодексах, различны. По характеру своего проявления в деятельности транспортной организации и грузоотправителя они могут быть разделены на три группы:

- 1) действие непреодолимой силы и военные действия;
- 2) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленные в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;
- 3) иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Перечень этих обстоятельств установлен ст. 794 Гражданского кодекса и является обязательным для всех перевозчиков и их клиентуры.

Непреодолимая сила является чрезвычайным и непредотвратимым в конкретных условиях событием. На практике характер непреодолимой силы чаще всего носят стихийные явления природы (землетрясения, наводнения, пожары и т.д.). Стихийные явления освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности и могут быть отнесены к категории

непреодолимой силы, когда они являются чрезвычайными и непредотвратимыми именно в данной ситуации.

Под военными действиями понимаются действия, осуществляемые государством, находящимся в состоянии войны. Военные действия освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятых к исполнению заявок (заказов) лишь при наличии причинной связи между ними и невозможностью выполнить заявку (заказ).

К обстоятельствам второй группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности, относится прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях. Прекращение или ограничение перевозки грузов может производиться только в исключительных случаях и ограниченным кругом лиц. Так, например, на железнодорожном транспорте перевозка грузов может быть временно прекращена или ограничена перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме министра путей сообщения о таком прекращении или ограничении. Как правило, прекращение или ограничение перевозок грузов бывает связано с непреодолимой силой, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными обстоятельствами, которые препятствуют осуществлению перевозок грузов. Министр путей сообщения устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки грузов и объявляет об этом перевозчикам и владельцам инфраструктур. Прекращение или ограничение погрузки грузов допускается только в исключительных случаях по указанию в письменной форме министра путей сообщения Российской Федерации с немедленным извещением Правительства Российской Федерации.

Аналогичные правила действуют также на речном, морском, автомобильном и воздушном транспорте.

М.А. Тарасов, характеризуя указанные выше основания освобождения перевозчика от ответственности, отмечал, что «в ряде случаев чрезвычайные препятствия хотя и не могут быть квалифицированы как стихийные явления, но по исключительному значению вызванных ими последствий должны быть

приравнены именно к таким событиям». И далее: «К числу непреодолимых препятствий могут быть отнесены не только явления стихийного характера, но и распоряжения компетентных органов власти, например запрещение отправки грузов в определенных направлениях»³¹.

К обстоятельствам третьей группы относится неподача транспортных средств, грузоотправителю в случае невнесения грузоотправителем провозной платы и иных причитающихся железной дороге платежей за осуществление перевозки грузов, т.е. за все состоявшиеся ранее перевозки, по которым грузоотправитель не рассчитался с железной дорогой. Появление этого основания, освобождающего железную дорогу от ответственности за невыполнение заявок грузоотправителя, видимо, связано с хроническими неплатежами клиентуры.

В качестве одного из оснований, освобождающих грузоотправителей от ответственности за неиспользование транспортных средств, поданных в соответствии с их заявкой, является авария у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности независимо от срока ее прекращения. Следует иметь в виду, что не всякая авария у грузоотправителя является основанием для освобождения от ответственности за неиспользование поданных транспортных средств.

Несколько иные условия освобождения перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов установлены в прямом смешанном сообщении.

Транспортные уставы и Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают различные перечни обстоятельств, которые дают основание для освобождения транспортной организации от ответственности за невыполнение заявок по перевалке грузов.

Следует иметь в виду, что при возникновении иных обстоятельств, препятствующих перевалке грузов, перевозчики могут быть освобождены от ответственности, если докажут невозможность осуществления перевалки

³¹ Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. Водтрансиздат, 1954 С.156.

грузов. Кроме явлений, связанных с непреодолимой силой и другими существенными обстоятельствами, законодатель указывает на аварию в транспортных организациях как на обстоятельство, освобождающее перевозчика от ответственности за нарушение нормы перевалки грузов. Важно учесть, что не всякая авария в транспортных организациях является основанием для освобождения от ответственности за невыполнение нормы перевалки. Основанием для освобождения от ответственности является такая авария, в результате которой прекращается осуществление основной производственной деятельности железной дороги или порта в пункте перевалки, т.е. отсутствие возможности для осуществления операций, связанных с погрузкой, выгрузкой грузов (выход из строя погрузочно-разгрузочных механизмов, причалов, иных береговых сооружений и т.п.).

Сопоставляя основания освобождения перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов и за невыполнение заявок (заказов) на перевозку грузов, следует отметить, что эти основания различны. Анализ условий, освобождающих от ответственности за невыполнение заявок на перевозку грузов, дает основание считать, что перечень условий, освобождающих перевозчиков от ответственности за невыполнение заявок на перевозку, значительно шире, чем перечень оснований, освобождающих перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов.

3.4 Претензии и иски в транспортных обязательствах

При нарушении перевозчиком договорных обязательств грузоотправитель, грузополучатель, пассажир вправе защитить свои интересы, используя претензии и иски. Применительно к перевозкам грузов ГК устанавливает правило, в соответствии с которым иску к перевозчику обязательно предшествует предъявление ему претензии.

Процедура предъявления претензии и ее рассмотрения установлена соответствующими транспортными уставами и кодексами, а также правилами

перевозок грузов. Только в тех случаях, когда перевозчик полностью или частично отказал в удовлетворении претензии либо вообще не дал ответ в 30-дневный срок, к нему может быть предъявлен иск.

Установленный претензионный порядок дает шанс сторонам, используя упрощенную процедуру, решить между собой спор по существу без обращения в судебные инстанции. Его суть состоит в принятии сторонами исчерпывающих мер к урегулированию возникших разногласий.

Для договорных отношений между перевозчиком и пассажиром обязательный претензионный порядок разрешения споров ГК РФ не предусмотрен. В транспортных законах он решается следующим образом. В соответствии с п. 1 ст. 161 КВВТ РФ до предъявления иска в связи с перевозкой пассажира обязательным является предъявление претензии к перевозчику. УЖТ РФ (ст. 121) и УАТГНЭТ РФ (ч. 1 ст. 39) закрепляют право пассажира на предъявление претензии перевозчику, нарушившему обязательства. ВК предусмотрено право пассажира предъявлять перевозчику не претензию, а заявление, хотя по смыслу оно выполняет роль претензии (п. 1 ст. 125 ВК РФ). Не урегулирован претензионный порядок предъявления пассажиром требований к перевозчику в КТМ.

Для перевозчика обязательный претензионный порядок предъявления требований к грузоотправителю, грузополучателю, пассажиру не установлен. Поэтому он вправе сразу предъявлять иски к указанным лицам при нарушении ими обязательств.

Юридическое значение претензионного порядка заключается прежде всего в том, что он является необходимой предпосылкой реализации права на предъявление иска. При несоблюдении претензионного порядка заявленное исковое требование судом к рассмотрению не принимается. Следовательно, если претензия не была заявлена, сторона не вправе предъявить исковое требование к перевозчику.

Претензия представляет собой обращенное к перевозчику письменное требование о возмещении убытков в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением им обязательства по перевозке.

Законодатель установил обязательные требования к претензионному порядку. К ним относятся:

- предъявление претензии надлежащим заявителем к надлежащему ответчику;
- соблюдение сроков предъявления претензии;
- надлежащее оформление претензии с приложением необходимых документов;
- соблюдение срока и установленного порядка дачи ответа на претензию.

Перечисленные требования распространяются на претензионный порядок как при перевозках грузов, так и при перевозках пассажиров.

Рассматривая требование о предъявлении претензии надлежащим заявителем, следует исходить из общего положения, в соответствии с которым право на предъявление претензий принадлежит грузоотправителю и грузополучателю. Вместе с тем нельзя не учитывать того обстоятельства, что транспортные уставы и кодексы неодинаково подходят к решению вопроса, в каких случаях этим правом пользуется грузоотправитель, а в каких грузополучатель.

Так, в соответствии с ст. 162 КВВТ РФ установлено, что право на предъявление претензии имеют:

- в случае несоблюдения сроков доставки груза – грузополучатель;
- в случае утраты груза – грузополучатель, грузоотправитель;
- в случае недостачи или повреждения груза – грузополучатель;
- в случае уплаты провозной платы и иных платежей в размере выше установленного – грузоотправитель, грузополучатель.

Претензии в отношении утраты, недостачи, повреждения (порчи) грузов предъявляются по каждой отправке, оформленной накладной³².

Предъявление при оформлении перевозки по грузам одного наименования, погруженным на одной станции одним грузоотправителем на одну станцию назначения в адрес одного грузополучателя, допускается предъявление одной претензии на группу отправок, по которым перевозчиком был составлен один коммерческий акт. Допускается предъявление одной претензии по грузам, перевезенным маршрутной или групповой отправками, - на количество вагонов, указанных в коммерческом акте. В этой связи необходимо подчеркнуть, что ни Гражданский кодекс РФ, ни Устав железнодорожного транспорта таких требований о предъявлении претензий по каждой отправке не содержат. При возникновении споров на практике арбитражные суды придерживаются норм законов, а не подзаконных нормативных актов (каковыми и являются Правила), и не толкуют закон расширительно³³.

В соответствии с ст. 125 ВК РФ, в случаях утраты груза, его недостачи или повреждения, а также просрочки доставки право на предъявление претензии к перевозчику реализует грузополучатель.

В соответствии с УЖТ РФ право на предъявление претензии, независимо от характера нарушения обязательств, имеет как грузоотправитель, так и грузополучатель. Кроме того, в соответствии с ч. 4 ст. 120 УЖТ РФ такое право предоставляется страховщику, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю, грузополучателю в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке. Аналогично этот вопрос урегулирован в ч. 3 ст. 39 УАТГНЭТ РФ.

³² п. 5 Правил предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом, утв. приказом МПС РФ от 18.06.2003 N 42 «Об утверждении Правил предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом».

³³ Моргунова Г.А. Предъявление претензий к железнодорожным перевозчикам // «Предприниматель без образования юридического лица. ПБОЮЛ». N 1. январь 2005 г.

Претензия должна быть направлена заявителем надлежащему лицу. Транспортные законы указывают, что таким лицом является перевозчик. Однако они по-разному регулируют вопрос о месте предъявления ему претензии. КВВТ РФ устанавливает, что претензия предъявляется перевозчику по месту его нахождения. В ВК РФ этот вопрос решается по-другому. В соответствии с п. 4 ст. 124 ВК РФ претензия предъявляется в аэропорту пункта отправления или в аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя. УЖТ РФ и КТМ РФ не уточняют место предъявления претензии. Также решается этот вопрос и в УАТГНЭТ РФ, но это единственный транспортный закон, называющий в качестве лица, которому предъявляется претензия, кроме перевозчика также фрахтовщика при нарушении им обязанностей по договору фрахтования.

Большое значение имеет также соблюдение сроков предъявления претензии. Транспортные законы устанавливают разные сроки их предъявления. УЖТ РФ закреплено положение, согласно которому претензии к перевозчику могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а претензии об уплате штрафов и пеней в течение 45 дней. Порядок их исчисления следующий. В отношении возмещения за повреждение (порчу) либо недостачу груза срок исчисляется со дня его выдачи; за утрату груза – по истечении 30 дней со дня окончания срока его доставки; за просрочку доставки – со дня выдачи груза. В иных случаях срок предъявления претензии исчисляется со дня наступления событий, послуживших основанием для ее предъявления.

ВК РФ установлен шестимесячный срок предъявления претензии, который исчисляется в отношении недостачи или повреждения и просрочки доставки со дня, следующего за днем выдачи, а в случае утраты груза – через 10 дней по истечении срока доставки. В остальных случаях возмещения вреда претензионный срок исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

При этом в соответствии с УЖТ РФ и ВК РФ перевозчик вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных сроков, если

признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии. Эта норма транспортных законов указывает на пресекательный характер сроков предъявления претензии.

Вместе с тем арбитражные суды ориентированы на принятие исковых заявлений при нарушении сроков предъявления претензий. Так, в постановлении Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30 указывается, что "предъявление грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования претензий к перевозчику за пределами сроков, предусмотренных статьей 123 Устава, при условии соблюдения установленного Уставом и правилами перевозок грузов порядка предъявления претензий, не является основанием к возвращению искового заявления. Однако если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных статьей 123 Устава сроков предъявления претензии к перевозчику, арбитражный суд в соответствии с частью 1 статьи 111 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации... вправе отнести на истца судебные расходы (в полном размере или в части) независимо от исхода спора"³⁴.

Таким образом, в соответствии с разъяснениями высшей судебной инстанции нарушение грузоотправителем, грузополучателем закрепленных УЖТ претензионных сроков при соблюдении установленного порядка предъявления претензий не отменяет их права на исковое заявление, а влечет лишь то негативное последствие, что на них могут быть отнесены судебные расходы.

Следует отметить, что такая проблема не возникает при морских, внутренних водных и автомобильных перевозках. КТМ РФ, КВВТ РФ, УАТГНЭТ РФ не выделяется специальный претензионный срок. В них закреплено положение, согласно которому претензия к перевозчику, вытекающая из договора перевозки груза, может быть предъявлена в течение

³⁴ Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 N 30 (ред. от 01.07.2010) "О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"

срока исковой давности. ГК РФ срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определенного транспортными уставами и кодексами.

Правовые последствия нарушения этого срока определяются АПК РФ. В соответствии с ч. 2 ст. 115 АПК РФ нарушение срока исковой давности влечет возврат истцу материалов без рассмотрения.

Достаточно конкретны закрепленные в правилах перевозок грузов, правилах оказания услуг по перевозкам пассажиров, багажа, грузов для личных, бытовых нужд требования о надлежащем оформлении претензии и приложении к ней необходимых документов. Претензия должна содержать следующие основные данные: наименование перевозчика, наименование предприятия (организации), заявляющего претензию, изложение обстоятельств, явившихся основанием для претензии, сумма претензии по каждому виду требований и ее расчет, формулировка претензии, банк, в котором открыт расчетный счет заявителя претензии, и номер счета, перечень документов, приложенных к претензии, дата составления претензии и подпись.

Важная роль в подтверждении фактов повреждения, порчи груза, обнаружения груза без документов, несоответствия груза в натуре его наименованию в транспортном документе отводится коммерческому акту. Без этого документа в указанных случаях невозможно заявление претензии. Кроме того, коммерческий акт служит основанием для розыска груза, расследования причин порчи, повреждения грузов, а также для организации мероприятий по недопущению их повреждения впредь.

В этом документе содержатся точное и подробное описание состояния грузов и тех обстоятельств, при которых обнаружена их несохранность, данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены грузы, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе.

Коммерческий акт составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок и исправлений. Этот документ подписывает грузополучатель, если он участвовал в проверке грузов, и перевозчик.

В установленные сроки оформленная претензия вместе с приложенными документами направляется перевозчику. Перевозчик обязан рассмотреть поступившую претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней со дня получения претензии.

Если претензия отклонена или удовлетворена частично, то в уведомлении перевозчика должно быть указано основание принятого им решения со ссылкой на соответствующие статьи транспортного устава или кодекса. При этом он возвращает заявителю претензию и все предъявленные вместе с ней документы.

Выводы по главе III

Ответственность участников обязательства по перевозке грузов строится на общих принципах ответственности в гражданском праве (гл. 25 ГК). Имущественная ответственность перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств по перевозке груза наступает при наличии общих оснований, предусмотренных гражданским законодательством, в частности ст. 401 ГК:

Лицо, не исполнившее обязательства либо исполнившее его ненадлежащим образом, несет ответственность при наличии вины (умысла или неосторожности), кроме случаев, когда законом или договором предусмотрены иные основания ответственности.

В транспортных уставах и кодексах содержится перечень обстоятельств, доказав наличие любого из которых перевозчик освобождается от ответственности за ненадлежащую (несохранную) перевозку (ст. 95 УЖТ; ст. 118 КВВТ; п. 5 ст. 34 УАТ). Так, в ст. 118 КВВТ упоминаются такие обстоятельства, как наличие ограничений или запрещения движения судов на период действия таких ограничений или запрещения; спасание жизни людей

или имущества на воде; наличие неправильных действий и указаний грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта в случае доказательства таких действий и указаний; присутствие скрытых недостатков тары, груза или его свойств; установленная разница в массе груза в пределах норм естественной убыли, снижения влажности и расхождения норм в показаниях весовых приборов, а также разницы в массе груза, принятого для перевозки исходя из массы, определенной грузоотправителем без участия перевозчика; доставка груза на исправном судне с исправными запорно-пломбировочными устройствами или в сопровождении представителя грузоотправителя, грузополучателя без запорно-пломбировочных устройств при наличии об этом отметки в транспортной накладной, и др.

Просрочка доставки груза влечет за собой обязанность перевозчика уплатить штраф (пени) грузополучателю. Штраф носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза.

Подводя итог вышесказанному стоит отметить, что транспортными уставами и кодексами установлена обязанность перевозчика уплатить штраф за нарушение установленных сроков доставки груза. Размер штрафа на каждом виде транспорта установлен соответствующими транспортными уставами и кодексами.

Уплата штрафа за просрочку доставки груза не освобождает перевозчика от возмещения вызванных просрочкой убытков в размере, установленном ст. 796 ГК РФ только в случае если в результате просрочки в доставке груз пришел в негодность, перевозчик обязан уплатить управомоченному лицу штраф за нарушение сроков доставки и сумму, на которую понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза - его стоимость.

Сопоставляя основания освобождения перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов и за невыполнение заявок (заказов) на перевозку грузов, следует отметить, что эти основания различны.

При нарушении перевозчиком договорных обязательств грузоотправитель, грузополучатель, пассажир вправе защитить свои интересы, используя претензии и иски. Применительно к перевозкам грузов ГК устанавливает правило, в соответствии с которым иску к перевозчику обязательно предшествует предъявление ему претензии.

Процедура предъявления претензии и ее рассмотрения установлена соответствующими транспортными уставами и кодексами, а также правилами перевозок грузов. Только в тех случаях, когда перевозчик полностью или частично отказал в удовлетворении претензии либо вообще не дал ответ в 30-дневный срок, к нему может быть предъявлен иск.

Претензия представляет собой обращенное к перевозчику письменное требование о возмещении убытков в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением им обязательства по перевозке.

Таким образом, в соответствии с разъяснениями высшей судебной инстанции нарушение грузоотправителем, грузополучателем закрепленных УЖТ претензионных сроков при соблюдении установленного порядка предъявления претензий не отменяет их права на исковое заявление, а влечет лишь то негативное последствие, что на них могут быть отнесены судебные расходы.

Заключение

Транспортные договора играют немаловажную роль в становлении и упрочнении как хозяйственных связей, так и самой российской рыночной экономики с последующим ее интегрированием в мировое экономическое пространство. В связи с этим, исследование проблем правового регулирования транспортных договоров сегодня актуально как никогда. Это служит развитию и укреплению российского рынка в соответствии с общепринятыми мировыми стандартами и достижениями в этой области.

Можно сделать вывод, что транспортная деятельность не сопровождается созданием новых вещей. 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 обязательствственно-правовых.

Сторонами по договору перевозки груза являются транспортные организации – перевозчик и грузоотправитель. Договор перевозки грузов государственных и общественных организаций заключается на основании плана, обязательного для обеих сторон. Таким образом, договор перевозки грузов плановый. И перевозчик, и грузоотправитель имеют права и несут ответственность, следовательно, договор перевозки двусторонний, Договор перевозки грузов – реальный, так как он считается заключенным с момента сдачи груза транспортной организации и отметки на перевозочном документе, сделанной перевозчиком. Договора перевозки грузов играют одну из ключевых ролей в развитии экономики нашей страны.

На данном этапе договорные обязательства регулируются как Гражданским кодексом, так и иными нормативными актами, некоторые из которых были приняты ещё в СССР. Однако этих документов явно

недостаточно для обеспечения полноценной работы. Гражданский кодекс, например, только определяет рамки и констатирует, что транспортные договора как вид деятельности существуют в гражданско-правовом обороте.

Проблема-то и заключается в несовершенстве нашей законодательной базы. Не секрет, что порой договорные обязательства просто не выполняются в силу тех или иных причин. В таких случаях, хотя на бумаге и предусмотрена ответственность, она не наступает, т. к. нет строгого соблюдения закона. Практически во всех случаях его можно обойти, а это влечёт, в свою очередь, нарушение налаженных хозяйственных связей между поставщиками и потребителями той или иной продукции, несоблюдение правил перевозки грузов и т.п.

Я считаю, что прежде, чем говорить о договоре перевозки, просто необходимо отрегулировать законодательство в той его части, которая касается именно наказания за неисполнение обязательств по договору. В настоящее время в России процветает анархия и беззаконие, рушатся все налаженные когда-то хозяйственные связи. Договор перевозки грузов как один из видов транспортных договоров призван обеспечить строго регламентированные правила перевозки грузов, в связи с этим требуется его неукоснительное выполнение. Грузоотправитель и грузополучатель должны со всей ответственностью подходить к выполнению обязательств по перевозке. А наш закон не должен создавать препятствий в этом, как это порой бывает (что и вынуждает людей его обходить), а наоборот, всячески помочь и обеспечить справедливое административное наказание (взыскание и т.п.) в тех случаях, когда это необходимо.

Или взять, например, экспедиторскую деятельность, которая регулируется Гражданским кодексом Российской Федерации» (глава 41-я, статьи 801–806) и Генеральными условиями деятельности экспедиторов. Однако этих документов явно недостаточно для обеспечения полноценной работы экспедиторских организаций.

В российских реалиях применение Генеральных условий в такой форме достаточно проблематично в связи с требованиями налоговых и таможенных органов, обязующих заключать письменный договор транспортной экспедиции на каждую сделку.

Утверждение Генеральных условий правительством России легализует принципы договора экспедирования и поможет экспедиторам и грузовладельцам упростить свои взаимоотношения – произойдет своего рода унификация договорных отношений.

Недостаточность правовой базы для деятельности экспедиторов приводит к неустойчивому положению этих предприятий – к разночтению тех нормативных актов, которые уже приняты. В связи с этим зачастую возникают проблемы при начислении налогов на деятельность экспедиторских организаций. Так из-за неурегулированности понятия «экспорт экспедиторских услуг» налоговые органы в различных регионах страны трактуют положения Налогового кодекса (НК) РФ по-своему и, как следствие, начисление налогов на такие услуги несет субъективный характер.

В целом существующее ныне регулирование транспортно-экспедиторской деятельности приводит к тому, что экспедиторам приходится доказывать особенности своей работы при налогообложении.

В проведенном исследовании транспортных договоров наиболее значимые и важные моменты моей магистерской диссертации изложены как в форме теоретических выводов, так и предложений, которые должны, по моему мнению, найти отражение в процессе совершенствования законодательства.

Таким образом, все задачи научного поиска решены, результаты исследования позволяют сделать вывод, что цель исследования достигнута.

Список использованных источников и литературы

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] : принята всенар. голосованием от 12 дек. 1993 г. : (с учетом поправок от 30 дек. 2008 г. № 6-ФКЗ; от 30 дек. 2008 г. № 7-ФКЗ; от 5 февр. 2014 г. № 2-ФКЗ) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2014. – Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та.
2. Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть 1 [Электронный ресурс] : федер. закон от 30 нояб. 1994 г. № 51-ФЗ : (в ред. от 30 дек. 2012 г.; с изм. и доп. от 2 янв. 2013 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон. дан. – М., 2013. – Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ. – 17.06.1996. – № 25. – Ст. 2954.
4. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года (Варшавская конвенция 1929 г.). Источник: <http://skladzakonov.narod.ru/asmap/convUPVP.htm> 3. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999, Doc. ICAO DCW №57 28/5/99. 16p.
5. Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов. Публикация МТП №600. Вступили в силу с 1 июля 2007г.
6. Принципы международных коммерческих договоров (Принципы УНИДРУА). [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=662 (дата обращения: 14.12.2018)
7. Доклад по вопросу о модернизации и консолидации «Варшавской системы». Документ ИКАО LC/30-WP/4 от 1997 года. Монреаль. 12 с.
8. Сводный текст Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) //Система ГАРАНТ URL: <http://base.garant.ru/2560634/> (дата обращения: 11.12.2018)

9. Принципы международных коммерческих договоров (Принципы УНИДРУА). [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=662 (дата обращения: 11.12.2018)
10. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки грузов пассажиров и багажа (КАПП). [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1046 (дата обращения: 11.12.2018)
11. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 г. (КМАПП)// [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=2601 (дата обращения: 11.12.2018)
12. Конвенция о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении (Заключена в г. Женеве 18.05.1956). [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=21159 (дата обращения: 11.12.2018)
13. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9040995>. (дата обращения: 11.12.2018)
14. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». URL: <http://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot08112007-n-259-fz-ustav/>. (дата обращения: 11.12.2018)
15. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Федеральным Советом Швейцарской Конфедерации о международном автомобильном сообщении от 20 октября 2014 года // [Электронный ресурс]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201502260005> (дата обращения: 11.12.2018)
16. Постановление Правительства РФ от 31.10.1998 N 1272 (ред. от 12.11.2015) "О государственном контроле (надзоре) за осуществлением международных автомобильных перевозок" // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 11.12.2018)

17. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 02.08.2019 N 266-ФЗ) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 11.12.2018)

18. Федеральный закон "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" от 24.07.1998 N 127-ФЗ (действующая редакция, 2016) // СПС «Консультант плюс» (дата обращения: 11.12.2018)

19. Директива ЕС 785/2004 «О требованиях к страхованию авиаперевозчиков и эксплуатантов воздушных судов». Брюссель. 25 с.

20. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 06.04.2015) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»// СЗ РФ, 13.01.2003, N 2, ст. 170.

21. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: изд-во «Научная книга». – 2006 – С. 36.

22. Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник / М.М. Богуславский. – М: Юристъ, 2002. – 4-е изд., перераб. и доп. – 462 с.

23. Бигус Г. А. Техническая диагностика опасных производственных объектов / Г.А. Бигус, Ю.Ф. Даниев // Наука. – 2010. – 418 с.

24. Витрянский В.В. Некоторые аспекты учения о гражданско-правовом договоре в условиях реформирования гражданского законодательства // Проблемы развития частного права: Сборник статей к юбилею Владимира Саурсеевича Ема / С.С. Алексеев, А.В. Асосков, В.Ю. Бузанов и др.; отв. ред. Е.А. Суханов, Н. В. Козлова. – М.: Статут, 2011.

25. Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – Москва, 2013. – 292 с.

26. Войтенков А. И. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов автотранспортом (комплект из 9 плакатов); Третий Рим - Москва, 2007. - 552 с.

27. Войтенков А. И. Перевозка опасных грузов автотранспортом (комплект из 17 плакатов) // Третий Рим. – Москва, 2008. – 761 с.
28. Волкова М.А. Структура и состав договорных связей в договоре перевозки грузов / М.А. Волкова, Р.Р. Ленковская // Актуальные проблемы российского законодательства. – 2016. – № 15. – С. 22–28.
29. Выгодянский А.В. Гражданско-правовое регулирование договоров воздушной перевозки груза и пассажира: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2013. – 29 с.
30. Дикарев В. И. Защита транспортных средств и грузов от угона и краж / В.И. Дикарев, А.В. Журкович, Л.В. Рыбкин, В.Г. Сергеева // Гуманистика. – Москва, 2004. – 320 с.
31. Гражданское право: учебник: В 3 т. Т. 1 / Отв. ред. А.П. Сергеев, Ю. К. Толстой. – 6-е изд., перераб. и доп. – М., 2005. – 776 с.
32. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров / В.Н. Гречуха. – М., 2013. – С. 166.
33. Грязнов В. Международное правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. – 1997. – № 8. – С. 90.
34. Доронина Н.Г. Международное частное право и инвестиции: монография / Н.Г. Доронина, Н.Г. Семилютина. – М.: ИЗиСП, КОНТРАКТ, 2012. – 272 с.
35. Другов Ю. С., Родин А. А. Анализ загрязненной почвы и опасных отходов // Бином. Лаборатория знаний / Ю.С. Другов, А.А. Родин. – Москва, 2011. – 472 с.
36. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник / В.А. Егиазаров. – М., 2004. – С. 109.
37. Желязков Ж.А. Комбинированные суда для перевозки нефти и навалочных грузов. – Москва, 2012. – 100 с.
38. Кузьменко М.Г. Основные направления развития сектора транспортных услуг в условиях присоединения России к ВТО: Автореферат

диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – М.: ВАВТ, 2007. – С. 13

39. Кириченко А.В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. – Москва, 2014. – Издание 2. – 506 с.

40. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный) / Г.Е. Авилов, В.В. Безбах, М.И. Брагинский и др.; под ред. О. Н. Садикова. – М., 2008. – 1061 с.

41. Лунц Л.А. Курс частного права в трех томах. [Том 1]: Международное частное право. Общая часть / Л.А. Лунц. – С. 197.

42. Международные перевозки воздушным и водным транспортом. Международные перевозки грузов в смешанном сообщении - Характеристика международных воздушных перевозок, их особенности [Электронный ресурс] – с. 3. Режим доступа: <http://www.madrace.ru>.

43. Мильков М.А. Исполнение обязательства третьему лицу // Закон. – 2012. – № 7. – С. 132–137.

44. Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие. – М., 2010. – 531 с.

45. Остроумов Н.Н. Правовое регулирование фрахтования воздушных судов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1980. – 23 с.

46. Пфэффер А. Международные перевозочные документы // Российский бухгалтер. – 2014. – № 6. – С. 70–76.

47. Рассел Д. Вредные организмы, не входящие в перечни особо опасных и опасных вредных организмов. – Москва, 2012. – 140 с.

48. Резницкий Л. Я. Перевозка руды на транспортных судах // Морской транспорт. – Москва, 2018. – 308 с.

49. Савин В. И. Перевозки грузов автомобильным транспортом / В.И. Савин, Д.Л. Щур // Дело и Сервис. – 2017. – 544 с.

50. Садилов О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садилов. – М., 2018. – С. 85.

51. Ситдикова Л.Б. Правовое регулирование отношений в сфере оказания информационных и консультационных услуг в Российской Федерации: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. – Москва, 2016. – 50 с.
52. Соколова О. В. Правила поведения в опасных ситуациях. – Литера - Москва, 2016. – 874 с.
53. Стародумова С.Ю. Ответственность и меры ответственности в гражданском праве России // Актуальные проблемы российского законодательства. – 2015. – № 12. – С. 138–151.
54. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2009. – 26 с.
55. Стригунова Д.П. Правовое регулирование договора фрахтования // Современное право. – 2012. – № 11. – С. 71–75.
56. Троицкая Н. А., Шилимов М. В. Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных видов грузов / Н.А. Троицкая, М.В. Шилимов. – Москва, 2010. – 232 с.
57. Тяпухин С.В. Международные правила перевозки определяют плательщика // Торговля: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2014. – № 9. – С. 70–72.
58. Хаскельберг Б.Л. Гражданское право: Избранные труды / Б.Л. Хаскельберг. – Томск: ОАО «Издательство «Красное знамя», 2008. – 438 с.
59. Хаскельберг Б.Л. О соотношении обязательств поставки и грузовой перевозки // Правоведение. – 1974. – № 4.
60. Холопов К.В. Экономика, организация и правовое регулирование международных грузовых авиаперевозок: Учебное пособие для студентов и слушателей /К.В. Холопов, В.Н. Бобков. – М.: ВАВТ, 2002. – 97 с.