

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

Юридический институт

Магистратура

УДК 347.763

Садыков Артур Русланович

Договор перевозки груза

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

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

Руководитель ВКР:

д.ю.н., профессор

_____ Болтанова Е.С.

« ____ » _____ 2020 г.

Автор работы

 Садыков А.Р.

Томск–2020

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)
ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МАГИСТРАТУРА
ЗАДАНИЕ

по подготовке магистерской диссертации

магистранту Садыкову Артуру Руслановичу, обучающегося по программе «Российское обязательственное право»

Тема магистерской диссертации «Договор перевозки груза»

Утверждена 01.12.2018

Научный руководитель д.ю.н, профессор Болтанова Е.С.

Сроки подготовки магистерской диссертации работы:

- 1) Составление предварительного плана и графика написания магистерской диссертации с «05» декабря 2018г. по «31» января 2019г.
- 2) Подбор и изучение необходимых нормативных документов, актов и специальной литературы с «01» февраля 2019г. по «28» февраля 2019г.
- 3) Сбор и анализ практического материала с «01» марта 2019г. по «31» марта 2019г.
- 4) Составление окончательного плана магистерской диссертации «01» июня 2019г. по «30» июня 2019г.
- 5) Написание и оформление диссертации с «01» сентября 2019 г. по «20» марта 2020г.

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

Общие требования к оформлению **магистерской диссертации** размещены на сайте НБ НИ ТГУ: <http://www.lib.tsu.ru/win/produkcija/metodichka/metodich.htm>

Научный руководитель _____

С Положением о порядке организации и оформления ВКР ознакомлен, задание принял к исполнению Садыков А.Т. 04.06.2020 Аг

Аннотация

магистерской диссертации

на тему: «Договор перевозки груза»

В рамках данной работы был рассмотрен договор перевозки груза и его место в структуре гражданского права. Работа посвящена вопросу перевозки грузов различными видами транспорта, а также возникающих по данному поводу проблем правового и организационного характера.

Объем основного содержания работы составил 78 страниц, было использовано 55 источников.

Объектом работы являются правовые отношения, возникающие при заключении договора перевозки груза, а также условия и факторы, оказывающие на них прямое или косвенное влияние.

Предметом работы являются нормы гражданского права, регламентирующие порядок и условия заключения договора груза, документы и материалы, относящиеся к различным видам транспорта, отражающие процесс заключения исполнения договора.

Цель исследования заключается в изучении содержания договора перевозки груза в российском законодательстве и определение его специфики, выявлении проблем правоприменения и предложении мер, направленных на совершенствование практики применения данной гражданско-правовой нормы.

Для достижения поставленных в настоящей работе целей и задач применялись общенаучные и частно-научные методы познания.

Структура работы определена поставленными целями и задачами и включает в себя введение, 3 главы, объединяющие 8 параграфов, заключение и список использованных источников и литературы.

Первая глава «Общая характеристика договора перевозки груза» содержит основную информацию, касающуюся предмета, признаков договора перевозки груза. В ней рассматриваются основные понятия

договора, правовой статус сторон, а также особенности элементов данного договора.

Вторая глава посвящена основным видам договоров перевозки груза. Данная глава состоит из двух параграфов: в первом исследуются классификация договоров в зависимости от вида транспорта. Вторым параграф посвящен специфике договоров в зависимости от количества транспортных организации участвующих на стороне перевозчика.

В третьей главе изложены особенности заключения договора перевозки груза, а так же ответственность по договору.

В работе приводятся примеры из правоприменительной практики, а также мнения исследователей в области гражданского права.

В заключении представлены краткие выводы по теме исследования.

Автор работы

Садыков А.Р.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	6
1 Общая характеристика договора перевозки груза	10
1.1 Понятие и признаки договора перевозки груза	10
1.2 Элементы договора перевозки грузов	16
1.3 Правовой статус субъектов в договоре перевозки груза	24
2 Виды договоров перевозки груза	29
2.1 Договор перевозки грузов в зависимости от вида транспорта	29
2.2 Договор перевозки грузов, исходя из числа транспортных организаций, участвующих на стороне перевозчика	41
3 Заключение договора перевозки грузов и содержание обязательства из договора	51
3.1 Порядок заключения договора перевозки грузов	51
3.2 Права и обязанности сторон договора перевозки грузов	57
3.3 Ответственность сторон договора перевозки грузов	63
Заключение	69
Список использованных источников и литературы	73

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Конституция Российской Федерации в статье 34 закрепляет свободу предпринимательской деятельности, которой является транспортная логистика – деятельность по транспортировке грузов.

Перевозочная деятельность является важным сектором экономики, в котором участвуют множество экономических субъектов. Так, строительство отдельно выделено в Раздел Н в Общероссийском классификаторе видов экономической деятельности хозяйствующих субъектов.

Актуальность данной темы заключается в том, что грузы и способы их перевозки могут быть разными. Российские организации могут перевозить по стране и из-за границы целые железнодорожные составы товара, а могут отправлять мелкие пакеты авиатранспортом.

Все зависит от того, какую деятельность осуществляет организация и какие у нее потребности в грузоперевозках. Во всем этом многообразии есть только одно общее — любая сделка, а перевозка товаров, материалов или документов — это именно сделка, должна быть оформлена документально.

Указанная деятельность по перевозке грузов не может осуществляться в правовом вакууме. В современной российской правовой системе отношения в сфере перевозки грузов в общем виде урегулированы нормами параграфа главы 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее по тексту – ГК РФ).

Более подробно деятельность по перевозке грузов регламентирована в особых актах – транспортных уставах и кодексах (Воздушный кодекс Российской Федерации (1997 г.), Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), Кодекс торгового мореплавания

Российской Федерации (1999 г.), Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.), которые принимаются в форме федеральных законов.

Вместе с тем отметим, сам факт нормативного закрепления нормативно правового статуса субъектов договора, а также особенностей его заключения и исполнения не снимает всех проблем, существующих в правоприменительные практики по данному поводу, что безусловно актуализирует рассмотрение договора перевозки груза. Так на сегодняшний день развиваются общественные отношения, особо это касается грузоперевозок между различными странами, в частности все больше данные договоры заключаются удалено, что не может не вести за собой определенных проблем в данном плане.

Цель данной работы заключается в изучении содержания договора перевозки груза в российском законодательстве и определение его специфики.

Наличие настоящей цели обуславливает необходимость решения следующих задач:

- 1) рассмотреть вопрос о понятии и признаках договора перевозки грузов;
- 2) проанализировать элементы договора перевозки;
- 3) раскрыть содержание правового статуса субъектов в рассматриваемом договоре;
- 4) определить специфику основных видов договоров перевозки грузов;
- 5) изучить порядок заключения договора перевозки груза;
- 6) определить содержание основных прав, обязанностей и ответственности сторон по договору перевозки;

Объектом работы являются гражданско-правовые отношения, возникающие при заключении и исполнении субъектами экономической деятельности договора перевозки груза.

Предметом работы являются нормы гражданского, арбитражного транспортного и иных отраслей права, регулирующих отношения в сфере перевозок, обзоры Верховного суда РФ и Высшего Арбитражного суда РФ, нормативные акты федеральных органов исполнительной власти.

В данной работе использованы как общенаучные методы (метод анализа, метод исследования, дедуктивный метод), так и специально-юридические методы (грамматическое, историческое и системное толкование норм права, формально-правовой метод, технико-юридический метод).

Нормативную базу исследования составили Конституция РФ, международные правовые акты, гражданское законодательство и иные федеральные законы и подзаконные нормативные акты, касающиеся грузоперевозок в РФ.

Теоретическую основу составили работы таких ученых как М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, А.М. Гуляева, В.А. Егiazарова, О.С. Иоффе, А.И. Каминки, И. А. Покровского, В. Ф., Шершеневича, К.К. Яичкова и других авторов.

Эмпирическую базу исследования составили отчетные и обзорные материалы федеральных органов исполнительной власти в сфере грузоперевозок, отдельные акты коммерческих организаций, а также результаты неофициального интервьюирования субъектов предпринимательской деятельности.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Теоретическое значение работы определяется тем, что сформулированные в ней положения и выводы могут быть использованы при дальнейшем изучении транспортного права России. Практическое значение результатов исследования заключается в том, что выводы, полученные в его процессе,

могут быть применены в ходе совершенствования действующего законодательства, а также использованы в правоприменительной деятельности.

Структура работы определяется целями, задачами и логикой исследования. Она состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников.

1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

1.1 Понятие и признаки договора перевозки груза

В соответствии с гражданским законодательством, договором признается соглашение двух или более сторон об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей. Указанное понятие применимо абсолютно к любому виду существующих договоров в том числе и к договору перевозки грузов. Для наиболее полного понимания содержания вопроса отметим, что любой транспортировке товаров всегда предшествует координация основных условий перевозки. Основной целью такой координации является наиболее рациональное и экономичное использование транспортных средств, отвечающих потребностям рынка.

Следует сказать, что в период административно-хозяйственной экономике координация и планирование перевозок осуществлялось централизованно в соответствии с имеющимися нормативами. В настоящее же время планирование перевозок, как правило, является технико-экономическим. Экономическому содержанию отвечает тот факт, что рынок сам определяет необходимость в той или иной услуге, а техническая составляющая определена тем, что большинство современных перевозок предполагает для заключения договора использование достижений современной науки в части информационно-коммуникативных технологий.

Исходя из объекта транспортной перевозки соответствующие договора делятся на договор перевозки грузов, пассажиров, животных или багажа, что является достаточно очевидным.

По типу транспорта могут разделяться на следующие виды:

- железнодорожные перевозки;
- перевозка водным транспортом;
- воздушный транспорт;
- морские перевозки;

- автомобильные перевозки.

Основные положения перевозки в России регулируются Гражданским кодексом РФ (далее — ГК РФ)¹. Однако ГК РФ является не единственным источником норм права в данной сфере. К числу подобных актов также относятся Воздушный кодекс РФ²; Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа»,³ Кодекс торгового мореплавания РФ⁴, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ⁵ и так далее.

В центре внимания в договоре перевозке – обязательство одного лица принятого на основании поручения другого лица и за определенную плату, состоящее в совершении действий в интересах последнего, связанных с физическим перемещением в пространстве груза или пассажира.

Договор перевозки является:

1. Возмездным, то есть исполнитель по договору получает определенную плату за оказанные им услуги;
2. Взаимным, то есть предполагает возникновение корреспондирующих прав и обязанностей сторон
3. Публичный характер договора. Публичным является договор, перевозка по которому осуществляется коммерческой организацией, которая обязана осуществлять перевозки грузов по обращению любого физического или юридического лица. При этом перечень перевозимых ею

¹ Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть первая: Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 1994. № 32. Ст. 3301.

² «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 01.04.2020) // «Собрание законодательства РФ», 24.03.1997, № 12, ст. 1383.

³ Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 220-ФЗ // "Собрание законодательства РФ", 20.07.2015, № 29 (часть I), ст. 4346.

⁵ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 01.03.2020) // «Собрание законодательства РФ», 03.05.1999, № 18, ст. 2207.

грузов должен быть обязательно опубликован в установленном порядке. Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения договора.

В свою очередь, договор перевозки грузов - это соглашение между грузоотправителем и перевозчиком, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

К общим признакам признаки договоров перевозки грузов можно отнесли следующие положения:

1. Правовая сущность договора состоит в том, что он направлен на оказание услуг в виде перемещения материальных ценностей.

2. Юридический объект представляют собой действия перевозчика по транспортировке (транспортная деятельность) и сопутствующие ей действия по погрузке, хранению, выгрузке и т.п.)

3. Материальный объект: грузы, багаж.

4. Субъектный состав. Стороны договора: перевозчик, грузоотправитель.

Договор перевозки груза может быть заключён с условием предоставления для перевозки груза всего транспортного средства или части его (договор фрахтования). Договор фрахтования (чартер) - это соглашение, в силу которого 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 (ст. 787 ГК РФ). Этот договор является консенсуальным. Он используется на морском, внутреннем водном, воздушном транспорте.

Для заключения договора перевозки товаров требуются организационные предпосылки. Они воплощены в взаимных действиях сторон к обязательству перевозки: перевозчик должен представить рабочие

транспортные средства в определенное время и определенном количестве , а отправитель – совершить аналогичные действия, связанные с грузом, то есть предоставить его в определенное время в необходимом ему количестве в конкретном месте. При этом порядок и условия выполнения указанных действий разнятся в зависимости от вида транспортного средства и предполагаемых к перевозке объектов, что связано спецификой как одно, так и другого. Подобного рода разница обусловлена различными установленными правилами.

Рассматриваемые предпосылки сегодня могут иметь следующие юридические формы:

а) заявки, заказы (на железнодорожном, речном, автомобильном и воздушном транспорте);

б) соглашения об организации перевозок (годовые, навигационные и т. д.) на любом типе транспорта;

Заявка является важнейшим средством организации перевозки грузов; в ней конкретизируется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку. Грузоотправитель обязан подавать заявки перевозчику не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов (ст. 11 УЖТ), а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, - не менее чем за 15 дней до начала перевозки грузов. Заявка на перевозку грузов представляется грузоотправителем в уполномоченные перевозчиком подразделения, перечень которых с указанием их места нахождения устанавливается перевозчиком и доводится до сведения грузоотправителей с указанием объема перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, станциям назначения и датам погрузки.

Если говорить об автомобильном транспорте, то в настоящее время на территории России активно используются информационные Интернет-площадки (так называемые биржи грузоперевозок), которые помогают грузоотправителям отыскать необходимого грузоперевозчика по

оптимальной рыночной цене при возможности транспортировки груза необходимого тоннажа и габаритов.

Аналогичный порядок установлен на речном транспорте; отличие состоит только в сроках подачи декадной заявки: заявка на этом виде транспорта подается за 5 дней до наступления декады

На автомобильном транспорте договор перевозки груза (ст. 8 Устава) может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов - заявки грузоотправителя. В Уставе не конкретизируются сроки подачи заказа и заявки. Обязательные реквизиты заказа, заявки и порядок их оформления устанавливаются Правилами перевозок грузов, которые утверждаются Правительством РФ.

На морском транспорте грузоотправитель уведомляется о подаче намеченного тоннажа не позднее чем за 5 дней, т.е. на морском транспорте отсутствует в настоящее время система заявок, которая действовала до 1982 г.

По мнению В.Т. Смирнова, К.Ф. Егорова,⁶ признать заявку сделкой - значит придать несвойственное ей правообразующее значение, так как заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов. Утверждение о том, что подачей заявки грузоотправитель принимает на себя перед перевозчиком обязательство использовать транспортные средства, а перевозчик - установить количество транспортных средств, необходимых для погрузки согласно поданной заявке, является, по их мнению, ошибочным.

Если говорить о соглашениях об организации перевозок, то данный вид гражданско-правовых взаимоотношений регулируется статьей 798 ГК

⁶ Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Л., 1970. С. 7; Егоров К.Ф. Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1955. С. 7.

РФ. Основная цель подобных договоров на различных видах транспорта - урегулировать в ходе перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовать выполнению перевозочного процесса на данный период. Благодаря заключению долгосрочного договора об организации перевозок обеспечивается четкая координация деятельности всех участников транспортного процесса: грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя. Данная форма взаимоотношений между перевозчиком и владельцем груза используется для систематической перевозки товаров, то есть имеет долгосрочный характер. Суть этого договора заключается в том, что перевозчик обязуется своевременно получать, а владелец груза должен представить груз в предусмотренном объеме для перевозки. Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, при этом стороны сами определяют (в зависимости от объемов перевозки грузов), на какой срок они будут заключать такой договор.

Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, которые предусмотрены транспортными кодексами и уставами.

По своей природе он не является договором перевозки, в связи с чем в связи с чем подчиняется нормам общей части обязательственного права по ГК РФ. Он носит консенсуальный и взаимный характер, направлен на обеспечение систематических поставок товаров. Соглашения об организации транспорта получили в зависимости от вида используемого транспорта имеют различные наименования (годовой контракт - на

автомобильный транспорт, навигация - по внутреннему водному пути и т. д.)⁷.

Подводя итоги настоящего параграфа отметим, что на сегодняшний день транспортная услуга (то есть услуга перевозки) как предмет гражданско-правовых договоров является весьма актуальной. Перевозки и соответствующие договоры могут быть классифицированы по различным основаниям, некоторые из которых приведены в настоящей работе.

В центре нашего внимания договор перевозки грузов, под которым следует понимать соглашение между грузоотправителем и перевозчиком, по которому последний берет на себя обязанность доставить груз, вверенный ему отправителем, и передать его в надлежащем виде уполномоченному лицу (грузополучателю). В свою очередь, грузоотправитель берет на себя обязанность уплатить за перевозку установленную плату.

Далее нами были выделены основные черты данного договора, к которым отнесли его направленность – оказание услуг в виде перемещения материальных ценностей, юридический объект в виде действий перевозчика по транспортировке и сопутствующие ей действия по погрузке, хранению, выгрузке и т.п., наличие материального предмета в виде груза, багажа, определенный субъектный состав.

Анализ законодательства позволяет сделать вывод о том, что данный договор является возмездным, взаимным и имеет публичный характер договора.

1.2 Элементы договора перевозки грузов

Общепринята позиция о том, что современные гражданско-правовые договоры представляют собой трехчленную структуру, состоящую из субъектов, предметов (объектов) и содержания договора.

⁷ Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров/ В.Н. Гречуха. М. 2016. С. 143.

Первое необходимое условие для возникновения договора - существование субъектов, выразивших волю (намерение) к установлению правовой связи и достижению определенного результата⁸.

Перевозчик – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки определенным видом транспорта общего пользования обязанность доставить вверенный им отправителем груз из пункта отправления в пункт назначения и выдать его получателю.

Грузоотправитель – физическое или юридическое лицо, осуществляющее отправку грузов.

Грузополучатель – лицо, уполномоченное на получение груза. Является третьим лицом, в пользу которого заключается договор перевозки.

Предмет. В юридической литературе нет дискуссии о том, что считать предметом – существенным условием договора перевозки груза. Ученые сошлись во мнении, что предметом договора перевозки груза является услуга в виде действий по доставке груза в пункт назначения и передача его грузополучателю⁹. Иными словами, предметом договора перевозки грузов является предоставление транспортных услуг по доставке товаров до указанного пункта, порученных одной стороне (перевозчику) с последующей их передачей конкретному лицу, уполномоченному получать такие товары. Данная позиция также нашла своё отражение и в судебной практике (например, Определение Верховного Суда РФ от 06.10.2017 №302-КГ17-13816 по делу №А78-

⁸ Российское гражданское право: Учебник: В 2-х томах. Том II. Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2011. С. 56.

⁹ Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. М., 2016. С. 310; Гражданское право: учебник: в 2 т. / О.Г. Алексеева, Е.Р. Аминов, М.В. Бандо и др.; под ред. Б.М. Гонгало. М., 2016. Т. 2. С. 528.

14799/2016; Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 03.10.2018 N Ф02-4574/2018 по делу №А58-9698/2017).

Для согласования предмета договора сторонам необходимо определиться со следующими моментами:

- характеристиками груза (наименованием, количеством, весом, размером и т. д.);
- адресами отправки и доставки груза.

Содержанием договора является совокупность всех условий на основе которых формируется договор. Как составной элемент договора, оно имеет большое практическое значение, так как влияет на характер и содержание устанавливаемого обязательственного правоотношения, от него зависит возможность и полнота осуществления субъективных прав, а также исполнение обязанностей участников договора¹⁰.

Существенные условия договора перевозки грузов включают в себя:

- предмет договора;
- наименование и количество груза;
- срок перевозки;
- пункты отправления и назначения;
- количество груза;
- Наименование грузоотправителя и грузополучателя;

Переходя к более подробному рассмотрению данного договора, отметим следующее.

1. Характеристики товара (наименование, количество, вес, размер, объем, параметры упаковки и т. д.).

Все характеристики предполагаемого к перевозке товара должны содержаться в соответствующей заявке или непосредственно в договоре перевозки. Условием для замены груза другим является согласия самого перевозчика. Важной составляющей является правильное наименование

¹⁰ Грудцына Л.Ю., Спектор А.А. Гражданское право России: Учебник. М., 2008. С. 313.

груза, которое, в свою очередь, является существенным условием и индивидуализирующим признаком. В случае если к отправке предполагается груз, который в силу своей особенности может быть испорчен или разбит, обязанность отправителя состоит в обеспечении его надлежащей упаковки (как минимум, обеспечивающей сохранность). В противном случае транспортная компания или любой другой перевозчик может быть освобожден от ответственности. Один из способов индивидуализации груза состоит в маркировке его упаковки или непосредственно его.

Также важно определение размера груза, от чего в том числе зависит и том числе зависит и стоимость оплаты услуг за перевозку. Важно понимать, что измерение может быть в самых различных единицах в зависимости от типа товара, в том числе и литры, сантиметры, кубические метры и т.д.

Вес груза может быть определен путем взвешивания, на основании трафарета на грузовом месте, по упаковке в тару заранее установленной вместимости, иным расчетным способом.

Способ определения веса указывается в транспортных документах. Если иное не установлено законом или договором, вес груза определяет тот, кто производит погрузку.

При искажении сведений о грузе для отправителя предусмотрена ответственность. Так, например, в соответствии со статьей 98 Устава железнодорожного транспорта при искажении наименований грузов, специальных знаков, информации о грузе и их свойствах, в результате которых снижается стоимость перевозки грузов или могут возникнуть обстоятельства, влияющие на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку

таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика¹¹.

2. Пункты отправления и назначения. При этом в случае, если груз должен будет останавливаться в каком-либо распределительном центре или другой промежуточной точке важно, чтобы это также было указано в договоре перевозки.

3. Период доставки и выдачи груза получателю (срок перевозки). Транспортные уставы и кодексы дают указание на то, что исполнение сторонами договорных обязательств должно быть осуществлено в сроки, предусмотренные договором, а при отсутствии таких сроков - в срок, предусмотренный нормативно-правовыми актами (ст. 14 УАТ, ст. 109 Воздушного кодекса, ст. 76 КВВТ, ст. 152 КТМ). При отсутствии таких сроков доставка груза получателю должна осуществляться в разумный срок (ст. 792 ГК). Исходя из того, что данные нормы носят диспозитивный характер, можно сделать вывод о том, что срок не является существенным условием.

Однако, данное правило, на наш взгляд, неверно для перевозки груза железнодорожным транспортом. Так, согласно п. 24 Постановления Правительства РФ от 20.11.2003 N 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» указано, что недостижение договоренности о сроке и условиях оказания запрашиваемых услуг по использованию инфраструктуры для осуществления конкретной перевозки, является основанием для отказа от заключения договора. То есть можно сделать вывод о том, что в рамках перевозки груза железнодорожным транспортом, срок является существенным условием.

5. Цена услуг. Порядок и условия расчетов между сторонами.

¹¹ а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика.

Оплата взимается за перевозку грузов, установленную соглашением сторон, если иное не установлено законом или иными правовыми актами. Однако некоторые виды грузов могут содержать дополнительные условия.

В силу статьи 30 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, если выявлены обстоятельства, влекущие за собой необходимость пересчета стоимости перевозки и размера других платежей и штрафов, причитающихся перевозчику, пересчет может быть произведен после доставки груза.

Если в законе содержатся специальные положения о стоимости перевозки и/или тарифах, утвержденные государством (например, при перевозке на общественном транспорте), стороны обязаны применять соответствующий расчет цены (ст. 790 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Следует констатировать, что в судебной практике редко возникают вопросы, связанные с определением цены договора, так как перевозчик - это профессиональный субъект экономической деятельности, который преследует цель извлечение прибыли, поэтому цена за услуги перевозки всегда четко определена, при этом определяется она, как было указано выше, на основании тарифов.

б. Объем и условия предоставления транспортных средств и представление товаров для транспортировки, порядок расчетов сторон и т. д.

Перевозчик обязан представить транспортные средства в размере, согласованном с грузоотправителем, в установленные сроки и в определенном месте. В установленных случаях и по согласованию с отправителем разрешается передавать транспортные средства в больших количествах, что указано в заявке.

Место поставки транспортных средств зависит от особенностей их эксплуатации и технических возможностей перевозчика и отправителя. Например, в воздушном транспорте они будут расположены в аэропорту

или специально оборудованной взлетно-посадочной полосе. В автомобильном транспорте технические возможности позволяют транспортировать транспортные средства непосредственно на склады клиентов, местом поставки обычно является склад грузоотправителя или другой пункт, указанный в контракте. Во время перевозки железнодорожным и водным транспортом доставляются на станции, до портов как общего пользования, так и отправителей. В соответствии со ст. 791 Гражданского кодекса Российской Федерации перевозчик обязан представить грузоотправителю исправные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Удобство и пригодность транспортных средств должны быть технически-коммерческими и обеспечивать безопасность при транспортировке. Транспортное средство доставляется очищенным от груза и мусора, вымытым и дезинфицирующим и т. д.

Обязательство перевозчика представлять товары соответствует обязательству отправителя представить товары для перевозки. Условия доставки для перевозки являются общими, которые должны выполняться во всех случаях, независимо от специфики товара, и специальных, которые применяются к перевозке товаров со специальными свойствами. Общие условия относятся к количеству и наименованию товара, определению его веса, упаковки, маркировке и декларированию стоимости¹².

Специально установлены для товаров, перевозка которых требует соблюдения специальных мер и условий их транспортировки. Таким образом, для перевозки многих видов товаров необходимо предоставить сертификат об их качестве, а также для перевозки животных и птиц - ветеринарные документы.

Говоря о форме договора, следует сказать, что он должен иметь письменную форму. Письменный договор может быть заключен, когда:

¹² Морозов С.Ю. Транспортное право: учеб. пособие/ С.Ю. Морозов. М., 2017. С. 77.

- составлен один документ, подписанный сторонами;
- осуществлен обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, электронной или иной связи, позволяющей надежно установить, что документ исходит от стороны договора.

Таким образом, существование договорных отношений может быть подтверждено любыми доказательствами, имеющимися у сторон.

Факт заключения договора на перевозку грузов удостоверяется путем выдачи накладной или иной документации в соответствии с транспортным законодательством (пункт 2 статьи 785 Закона № 14-ФЗ).

Транспортные уставы или коды могут регулировать выдачу таких документов:

- для железнодорожных поставок товаров - железнодорожная накладная (статья 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» № 18-ФЗ от 10 января 2003 г.);

- для автомобильного транспорта - накладная (пункт 1 статьи 8 Федерального закона «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта» № 259-ФЗ от 8 ноября 2007 г.);

- для речных перевозок - накладная или коносамент (п. 2 ст. 67 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ);

- для морской перевозки - чартер, коносамент или иные документы, установленные законом (п. 2 ст. 117 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ);

- для авиаперевозок - грузовая или почтовая накладная (ст. 105 Воздушного кодекса РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ).

В юридической доктрине существует обоснованное мнение (которого придерживается большинство ученых), в соответствии с которым транспортная накладная (чартер, коносамент) является непосредственно договором, заключенным в письменной форме. В обоснование данной позиции, Витрянский В.В. и Сергеев А.П. приводят

следующий довод: транспортная накладная содержит существенные условия договора перевозки груза (обязанность перевозчика оказать услуги по доставке груза в пункт назначения), составляется с соблюдением обязательных реквизитов, которые установлены законодательством, и, по сути, представляет собой письменную форму этого договора.

Подводя итоги данного вопроса отметим, что данный договор имеет трехчленную структуру в виде субъекта, предмета и содержание. В свою очередь в данном договоре грань между предметом и содержанием представляется весьма условной, поскольку содержание представляет собой более подробные характеристики предмета, по поводу которого и возникают данные гражданско-правовые отношения. В рамках настоящего параграфа нами были раскрыты основные существенные условия договора, сформирована позиция о предмете договора, приведен перечень участвующих сторон.

1.3 Правовой статус субъектов в договоре перевозки груза

По правовому статусу стороны договора перевозки груза – субъекты предпринимательской деятельности, что не исключает участия в таких договорах некоммерческих организаций (п. 4 ст. 50 ГК РФ).

Одним из субъектов является перевозчик, в качестве которого выступает:

1. На морском транспорте – судовладелец, то есть лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли он собственником или использует его на ином законном основании либо фрахтователь (арендатор), эксплуатирующий судно и от своего имени заключающий договоры морской перевозки с отправителями грузов.

2. На воздушном транспорте – эксплуатант, то есть физическое или юридическое лицо, имеющее лицензию на осуществление воздушных перевозок грузов; должен владеть на законном основании воздушным

транспортным средством; должен иметь сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

3. На ж/д транспорте – перевозчик, то есть юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору перевозки груза обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, а также перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать багаж, груз управомоченному на их получение лицу. Специфика правового статуса перевозчиков, осуществляющих перевозку различными видами транспорта, конкретизируется транспортными уставами и кодексами, федеральными законами.

Все такие юридические лица и ИП являются структурными подразделениями АО «РЖД». Ж/д перевозчик должен иметь лицензию на данный вид деятельности, владеть на любом законном основании ж/д подвижным составом, иметь квалифицированных работников, заключить договоры об оказании услуг локомотивной тяги (если он не имеет локомотивов) и об оказании услуг по использованию инфраструктуры.

В случаях, предусмотренных Федеральным законом от 04.05.2011 N 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (ст. 12), для осуществления перевозки груза требуется наличие у перевозчика лицензии¹³.

Согласно пп. 21, 26 п. 1 ст. 12 ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011, деятельность по перевозкам железнодорожным и водным транспортом опасных грузов подлежит лицензированию. Классификация опасных грузов и критерии отнесения грузов к таковым содержится в ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

¹³ Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 № 99-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 09.05.2011, N 19, ст. 2716.

В пп. 23 п. 1 ст. 12 ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 указано, что деятельность по перевозкам воздушным транспортом грузов также подлежит лицензированию (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Перевозчиком грузов на автомобильном транспорте может быть любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель. Перевозчиком опасных грузов железнодорожным и водным транспортом может быть только юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий соответствующую лицензию. Перевозчиком любых грузов воздушным транспортом может быть только юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий соответствующую лицензию.

Грузоотправитель – это физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза и указано в перевозочном документе.

В подавляющем большинстве случаев отношения по перевозке имеют трех-стороннюю структуру, что связано с тем, что грузоотправитель и грузополучатель являются различными лицами. Получать – это физическое лицо или организация, которая имеет право на получение груза (иными словами, конечный адресат). Последний никак не участвует в подаче заявки, согласовании условий договора а также иными образом не участвует в заключении указанных документов. По причине наличия трех сторон, договор перевозки грузов следует считать договором в пользу третьего лица. Между получателем груза и перевозчиком не имеется какой-либо непосредственной правовой связи. При этом обуславливается наличие такой связи между получателем и отправителем, основанной на договоре перевозки, который был между ними заключен.

Согласно общим правилам, справедливым для перевозок, грузополучатель имеет право требовать выдачи груза, который передан отправителем перевозчику. Главная обязанность получателя груза по общему состоит в своевременном получении груза, который был доставлен перевозчиком в его сторону. При этом место получения определяется исходя из установленных правил или условий, предусмотренных в договоре. Например, посредством классической перевозки транспортной компанией между двумя физическими лицами, искомый груз может быть доставлен как на склады транспортной компании в том субъекте РФ, в котором проживает получатель, либо посредством курьерских услуг непосредственно к месту проживания получателя. Вариативность в данном случае обусловлена физическими возможностями транспорта, инфраструктурой в регионе и стоимостью различных вариантов услуг.

При перевозках в прямом или в прямом смешанном сообщении возникает обязательство с множественностью лиц на стороне перевозчика. При этом, перевозка осуществляется по единому транспортному документу.

Подводя итоги настоящего параграфа, следует сказать, что нами были рассмотрены основные моменты содержания правового статуса субъектов в договоре перевозки грузов.

Так, нами было проанализировано федеральное законодательство и констатирован факт, что в зависимости от типа используемого транспорта (и соответственно применения иных законов), перевозчиком является судовладелец, эксплуатант и перевозчик. Кроме того, приведены основные требования, которые к ним предъявляются: наличие транспортного средства на законных основаниях, а также лицензии на осуществление определенного вида деятельности, связанного с перевозками. В свою очередь, необходимость получения лицензии обусловлено высокой степенью ответственности, материальной стоимости товара и повышенной

опасностью самого транспортного средства. В рамках одного договора перевозки в качестве перевозчика могут выступать несколько организаций.

В свою очередь, статус перевозчика корреспондирует правовому статусу грузоотправителя, в качестве которого выступает физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза и указано в перевозочном документе.

Кроме того, нами подчеркнута, что особенность отношений по перевозке обусловлена наличием еще одного субъекта – грузополучателя, в качестве которого выступает любое лицо, уполномоченное на получение товара. При этом не исключаются ситуации, когда грузополучатель и грузоотправитель являются одним и тем же лицом.

2 ВИДЫ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

2.1 Договор перевозки грузов в зависимости от вида транспорта

Договор перевозки груза внутренним водным транспортом – это договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или управомоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (п. 1 ст. 67 КВВТ). Данный вид перевозки осуществляется водным транспортом на внутренних водных путях Российской Федерации.

При этом, под внутренними водными путями понимаются пути сообщения внутреннего водного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации (абз. 2 ст. 3 КВВТ). Данные пути сообщения представлены в Распоряжении Правительства РФ «Об утверждении перечня внутренних водных путей Российской Федерации» от 19 декабря 2002 года №1800-р. Так, данное распоряжение, по сути, представляет собой таблицу, в которой указано наименование водного пути, его верхняя и нижняя граница по течению и протяженность. Если судно по своему маршруту следования должно пересечь границы, где начинается морское пространство (ст. 3, 4 КТМ), то данная перевозка должна принять правовую форму договора морской перевозки.

Однако, интересным представляется следующий вопрос – данный договор носит реальный или консенсуальный характер? По своей правовой природе договор перевозки в рамках настоящего кодекса является реальным, так как считается заключенным только в момент принятия этим грузо- перевозчиком груза и выдачи правоподтверждающего документа на

груз¹⁴. При этом важно заметить тот факт, что заключение договора должно подтверждаться специальным перевозочным документом – накладной, которая является формой конкретного договора. Составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

Данные выводы также подтверждаются судебной практикой Верховного суда (п. 11 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017); Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 24.05.2018 N Ф04-1490/2018 по делу N А81-4556/2017).

К специфике правового регулирования договора перевозки груза внутренним водным транспортом можно отнести следующее. Так, п. 6 ст. 79 КВВТ предусмотрено, что, если груз адресован в пункт, где нет помещений, пригодных для хранения данного груза, а грузополучатель к моменту прибытия груза за ним не явился, хотя и был своевременно извещен, груз может быть доставлен перевозчиком (за счет получателя) в ближайший пункт, где имеются необходимые складские помещения. При отсутствии такой возможности перевозчик обязан немедленно уведомить грузоотправителя о неявке грузополучателя и потребовать от него указаний о том, как поступить с грузом.

Также представляется интересным подход законодателя к регулированию приема груза: согласно п. 1 ст. 80 КВВТ, перевозчик и грузополучатель обязаны совместно проверить в порту назначения массу груза, прибывшего на неисправном судне или с неисправными запорно-

¹⁴ Диканова Т.А., Жеребцов А.Н., Бондарев А.И., Зайкова С.Н., Сивопляс А.В., Темникова Н.А., Ротко С.В., Чернущ Н.Ю., Ястребов В.В., Беляев М.А., Подолян Д.А., Тимошенко Д.А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (постатейный). М. 2010. С. 77.

пломбировочными устройствами, а также в случае прибытия груза с признаками частичной утраты или повреждения (порчи). Масса груза в порту назначения проверяется тем же способом, что и в порту отправления.

Бремя определения массы недостачи или характера повреждения лежит на перевозчике (п. 4 ст. 80 КВВТ).

Брагинский М.И. и Витрянский В.В. выделяют следующую особенность рассматриваемого договора, которая состояла в том, что нормы об ответственности по данному виду перевозок вынесены из главы, непосредственно его непосредственно регулирующей, в отличие от, например, типа построения норм в КТМ. Таким образом, были в некоторой степени унифицированы нормы об ответственности за перевозку грузов внутренним водным транспортом, а также за буксировку судов, грузов и иных объектов¹⁵.

Вообще, перевозка груза морским транспортом может быть обличена в две правовые формы: договор перевозки груза в линейном сообщении и договор фрахтования. Данные договора обусловлены наличием двух форм морского судоходства. В законодательстве РФ их разграничение проведено по эксплуатационному признаку. Если чартер предусматривает осуществление перевозки с условием предоставления для размещения груза всего судна, части его или определенных судовых помещений, то договор перевозки груза в линейном сообщении заключается без такого условия (п. 2 ст. 115 КТМ РФ)¹⁶.

В российском законодательстве положения, посвященные фрахтованию, содержатся в гл. VIII КТМ РФ, кроме того, определение

¹⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2003. Кн. 4. С. 548.

¹⁶ Иванова Т.Н. Правовое регулирование отношений по морской перевозке грузов в линейном сообщении в Российской Федерации: монография. М., 2015. С. 160.

чартера дается статьей 787 ГК РФ, согласно которой 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. Однако может встать вопрос - в чем отличие договора фрахтования от договора аренды судна? Очень ёмко и конструктивно отвечает на этот вопрос Герасимов О.А.: «Отличительной особенностью фрахтования от договора аренды является узость правомочий пользования в рамках договора фрахтования. Сам отправитель груза арендованными полезными площадями транспортного средства лично не пользуется. Пользование происходит только путем размещения грузов на соответствующих полезных площадях»¹⁷.

При перевозках в морском линейном сообщении заключают договор коносамента, который носит консенсуальный характер, в отличие реального договора фрахтования¹⁸. Коносамент и чартер выполняют такие функции как удостоверение факта заключения договора, принятии груза перевозчиком, а также такую функцию как товарораспорядительная¹⁹.

При этом важно обратить внимание на тот, факт, что предпринимательской практике морских перевозчиков также фигурирует такой документ, как морская накладная. Согласно позиции ФНС РФ, изложенной в Письме от 21.08.2009 №ШС-22-3/660@ «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров», морская накладная не олицетворяет и не представляет товар. Это ее главное отличие от коносамента. Она

¹⁷ Герасимов О.А. Частноправовые средства обеспечения эффективности правового регулирования предпринимательства на транспорте // Право и экономика. 2019. N 2. С. 63 - 67.

¹⁸ Предпринимательское право Российской Федерации: Учебник / Е.Г. Афанасьева, А.В. Белицкая, В.А. Вайпан и др.; отв. ред. Е.П. Губин, П.Г. Лахно. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2017. С. 679

¹⁹ Марьянкова Н.В. Судебная практика применения норм Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации // Арбитражные споры. 2015. N 1. С. 5 - 30; N 2. С. 23 - 62.

представляет собой нетоварораспорядительный документ, который подтверждает договор перевозки грузов перевозчиком и в силу которого перевозчик обязуется доставить грузы получателю, обозначенному в документе²⁰.

Статья 140 КТМ РФ предоставляет возможность замены груза. Вопрос о замене груза может быть поставлен, когда в чартере определен род или вид этого груза. Поэтому замена предполагает возможность предъявления к перевозке груза иного рода, чем указано в чартере, или того же рода, но иного вида, чем определено в чартере.

Также, при выборе грузоотправителем вида морской перевозки нужно учесть, что выбор грузоотправителем портов погрузки и выгрузки в договоре морской перевозки груза в линейном сообщении невозможен, это определяется линейным перевозчиком единолично в соответствии с условиями установленного расписания движения судов на линии. В то же время, исходя из толкования ст. 126 КТМ, в чартере можно предусмотреть порт погрузки.

Стоит заметить, что договор линейного судоходства является публичным, в связи с чем тарифы по данному договору всегда имеются в открытом доступе. В чартерном судоходстве тоже имеются тарифы, но от них возможны отклонения в связи с индивидуальными особенностями груза.

Так, если стороны в договоре фрахтования не указали, цена будет определяться исходя из тарифов, определяемых прейскурантами²¹. Данный к определению стоимости услуг по перевозке груза не является новым и

²⁰ Письмо ФНС РФ от 21.08.2009 N ШС-22-3/660@ «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров» (вместе с \»Порядком замены (корректировки) существенных сведений (товар, грузополучатель, пункт поставки и т.п.) в товаросопроводительных документах»)// "Документы и комментарии", N 20, октябрь, 2009 (извлечение).

²¹ Метелева Ю.А. Товарный оборот. Право. Практика. Тенденции регулирования. М., 2008. С. 213.

устоялся ещё давно (например, Постановление ФАС Северо-Западного округа от 08.09.2009 по делу N А05-3905/2009).

Перевозка грузов воздушным видом транспорта

Исходя из анализа действующего законодательства, можно сделать вывод, что в предмет договора воздушной перевозки груза включаются работы по погрузке груза в воздушное судно, его физическом перемещении из пункта принятия в пункт выдачи, разгрузки, обеспечения надлежащих условий хранения до момента выдачи и непосредственно выдача. Такое положение вещей обусловлено спецификой воздушного транспорта вообще, высокой степенью его опасности, необходимостью соблюдения серьезного свода правил, а также соответствия участвующих в перевозке лиц со стороны транспортной компании, соответствующих предъявляемым требованиям. Таким образом, у перевозчика, отправителя и получателя возникают специфичные корреспондирующие друг другу права и обязанности²².

Воздушная перевозка не только осуществляется в рамках регулярных перевозок – ВЗК РФ прямо предусматривает заключение сторонами договора чартера воздушного судна (ст. 104 ВЗК РФ).

Одной из специфичных особенностей, установленной распоряжением Министерства транспорта РФ от 21.09.2000 № КР-20р²³, является обязательное взвешивание груза, что предусмотрено требованиями транспортной безопасности. Указанная процедура в силу её ответственности и специфичности производится диспетчерами по центровке и загрузке.

В целом, правила перевозки воздушным транспортом, прежде всего, ориентированы на соблюдение авиационной безопасности. Так, например,

²² Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. М., 2016. С. 310.

²³ Распоряжение Минтранса от 21.09.2000 N КР-20р «Об организации в аэропортах контрольного взвешивания груза, перевозимого грузовыми воздушными судами») // Доступ из справ.- прав. системы «Гарант».

п. 76 Общих правил воздушных перевозок²⁴ предусматривает право перевозчика на задержку или отмену рейса, а также замену воздушного суда или изменение маршрута, если то требует соблюдение авиационной безопасности.

Договор воздушной перевозки груза согласно п. 1 ст. 105 ВЗК РФ удостоверяется выдачей грузоотправителю грузовой накладной. При этом действующий ВК РФ не содержит требований, предъявляемых к оформлению грузовой накладной, лишь определяя, что такие требования устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Так, п. 56 Общих правил воздушных перевозок (утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 №82) содержит лишь положение о том, что грузовая накладная должна содержать сведения о перевозке груза при передвижении от аэропорта (пункта) отправления до аэропорта (пункта) назначения, а также сведения об оплате перевозки груза.

На завершающем этапе воздушной перевозки груза существенной составной частью услуги является проверка без заключения отдельного договора количества грузовых мест и веса прибывшего груза (п. 208 Общих правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов).

К особенностям предмета договора воздушной перевозки груза необходимо отнести следующие. После приема груза к перевозке перевозчик осуществляет его обработку, а также документационное оформление грузовой коммерческой его загрузки на определенный рейс. Особенности предмета касаются также услуги, связанной с уведомлением перевозчика о прибытии груза. Сроки уведомления здесь существенно отличаются от тех, которые установлены другими транспортными уставами и кодексами. Кроме того, в отличие от других транспортных

²⁴ Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении общих правил воздушных перевозок» // Доступ из справ.прав. системы «Гарант».

законов ВЗК закрепляет специальный срок уведомления о прибытии негабаритных и тяжеловесных грузов.

Также, учитывая тот факт, что перевозка груза связана с высокими рисками природного и техногенного характера, законодатель в ст. 134 ВЗК РФ обязывает перевозчика страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на страховую сумму, размер которой не должен быть менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент выдачи грузовой накладной, за каждый килограмм груза.

Доставка грузов железнодорожным видом транспорта

Особенность выполнения этих обязанностей заключается в следующем. Согласно п. 1 ст. 34 УЖТ перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем его доставки в пункт назначения. Делается это перевозчиком письменным способом или по телефону. Факт передачи уведомления регистрируется уполномоченным представителем перевозчика в книге уведомлений о прибытии грузов по установленной перевозчиком форме, а также указывается в оригинале транспортной железнодорожной накладной и дорожной ведомости в порядке, установленном Правилами заполнения перевозочных документов при перевозке грузов железнодорожным транспортом, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003 N 39 (в ред. Приказа Минтранса РФ от 25.12.2007 N 196).

На перевозчика возлагается также обязанность уведомлять грузополучателя и владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени подачи вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем не позднее чем за два часа до объявленной подачи, если иное не предусмотрено соглашением сторон.

Думается, что такое доскональное регулирование связано с тем, что железнодорожные пути используются регулярно, по ним ежедневно проходят десятки составов, в связи с чем, законодатель посчитал, что целесообразно детально прописать порядок уведомления грузополучателя о доставке груза в пункт назначения.

В пути следования перевозчик может на договорной основе предоставлять грузополучателю предварительную информацию о подходе в его адрес груза²⁵.

Цена договоров перевозки определяется тарифами (ст. 82 УЖТ). Особые документы (билет, багажная, грузобагажная квитанции) подтверждают то, что договор перевозки является договором присоединения (ст. 428 ГК РФ).

Известно, что договор присоединения является исключением из правила свободы договора. Конституционный Суд в Постановлении от 23 февраля 1999 г. N 4-П высказал позицию, что свобода договора не является абсолютной и может быть ограничена федеральным законом (ч. 3 ст. 55 Конституции РФ), и в качестве примера приведены ст. 426 ГК РФ (публичный договор) и ст. 428 ГК РФ (договор присоединения).

Ответственность в сфере железнодорожных перевозок содержит некоторые особые основания для применения мер ответственности. Так, п. 1 ст. 102 УЖТ предусматривает штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы предъявленного груза за превышение грузоподъемности вагона или контейнера. Также ст. 111 УЖТ устанавливает штраф в размере двукратной стоимости платы за перевозку грузобагажа за искажение в заявке массы груза

При этом заметим, что для гражданско-правовой ответственности нетипичен подход исчислять неустойку из расчета МРОТ при нарушении

²⁵ Гречуха В.Н. Указ. соч. С. 166

обязательств, которые вытекают из договора перевозки груза железнодорожным транспортом (ст. 94, 100 УЖТ).²⁶

Автотранспортные услуги

Особенность отношений в данной сфере услуг можно сформулировать следующим образом.

В отличие от других видов транспорта, где грузоотправитель доставляет груз в пункт погрузки, по договору автомобильной перевозки грузов перевозчик самостоятельно должен подать грузоотправителю автомобили под погрузку (п. 1 ст. 9 УАТ). Связано это с тем, что автомобильный транспорт может быть подан практически в любую местность, в то время как иным видам транспорта нужна специальная инфраструктура (железные дороги и вокзалы; водоёмы и порты; аэропорты). Именно поэтому, чаще всего, автомобильный транспорт используется в прямом смешанном и комбинированном сообщении. То есть, в данном случае мы можем видеть, что перевозочный процесс начинается на территории грузоотправителя.

Для заключения договора перевозки достаточно составить транспортную накладную и выдать ее отправителю груза (п. 2 ст. 785 ГК РФ, ч. 1 ст. 8 Устава автомобильного транспорта, п. 6 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утв. Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 N 272)²⁷. Вместе с тем, транспортная накладная не является единственной формой договора перевозки груза. Перевозка груза с сопровождением представителя грузовладельца или перевозка груза, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей, может осуществляться на основании договора фрахтования,

²⁶ Стригунова Д.П. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств, связанных с перевозкой груза // Вестник Московского университета МВД России. 2013. № 5. С. 27-32.

²⁷ Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 26.03.2020) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» // «Собрание законодательства РФ», 25.04.2011, № 17, ст. 2407.

заключаемого в форме заказ наряда в письменном виде (п. 6 ст. 2, ст. 18 УАТ).

Кроме того, на автомобильном транспорте запрещается осуществление перевозок грузов без оформления путевого листа на соответствующее транспортное средство, который служит для учета и контроля работы транспортного средства и водителя.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, произошедшие ввиду ненадлежащей упаковки, если:

- 1) перевозчик принял на себя обязанность упаковать груз;
- 2) в момент принятия груза недостатки упаковки были явными либо известны перевозчику исходя из информации, предоставленной грузоотправителем, но перевозчик не сделал соответствующих оговорок в транспортной накладной (пункт 3 статьи 307 ГК РФ).

Бремя доказывания того, что груз утрачен или поврежден вследствие ненадлежащей упаковки, возложено на перевозчика (статья 796 ГК РФ, статья 56 ГПК РФ, статья 65 АПК РФ).

Интересен подход арбитражных судов, согласно которому повреждение перевозчиком упаковки или тары, но не самого груза при транспортировке его автомобильным транспортом не является деликтом. Так, например, в Постановлении Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 07.12.2016 N Ф01-4759/2016 по делу N А43-27420/2015 суд обосновал данный подход тем, что действующее законодательство предполагает возмещение ущерба в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае утраты или недостачи груза, повреждение упаковки товара не является тождественным утрате либо недостаче груза исходя из буквального толкования ч. 5, 7 ст. 34 УАТ.

Касаемо тары и упаковки груза стоит упомянуть следующее: перевозчик не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, произошедшие ввиду ненадлежащей упаковки

груза грузоотправителем, за исключением случаев, когда перевозчик принял на себя обязанность упаковать груз²⁸.

Поскольку при перевозке груза автомобильным транспортом всегда велик риск перевозчика стать участником дорожно-транспортного происшествия, то очень важно иметь ввиду разъяснения, данные Верховным судом²⁹ касательно возмещения повреждения груза: по договору обязательного страхования с учетом положений статей 1 и 12 Закона об ОСАГО возмещаются не только убытки, причиненные в результате повреждения транспортного средства, но и вред в виде утраты (повреждения) груза, перевозимого в транспортном средстве потерпевшего, а также вред в связи с повреждением имущества, не относящегося к транспортным средствам (в частности, объектам недвижимости, оборудованию АЗС, дорожным знакам, ограждениям и т.д.), за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2 статьи 6 Закона об ОСАГО.

Подводя итоги настоящего вопроса отметим, что нами была рассмотрена специфика договоров перевозки грузов, классифицированных от вида используемого при перевозке транспорта. В свою очередь, на основании данной классификации выделяют договора перевозки внутренним водным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Вместе с тем, специфика в рамках представленной градации определяется тем, что на каждый договор распространяются действия «своего» нормативно-правового акта.

²⁸ «Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции» (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) // «Бюллетень Верховного Суда РФ», № 10, октябрь, 2018.

²⁹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.12.2017 № 58 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // «Бюллетень Верховного Суда РФ», № 4, апрель, 2018.

2.2 Договор перевозки грузов, исходя из числа транспортных организаций, участвующих на стороне перевозчика

Перевозка в местном сообщении.

В целом, при осуществлении перевозки одним перевозчиком, каких-либо правовых вопросов не возникает. Связано это с тем, что субъектный состав данных правоотношений не осложнен наличием нескольких перевозчиков, соответственно, при нарушении обязательств непосредственно по перевозке (например, порча груза по вине перевозчика) не стоит вопрос о том, кто несет ответственность.

Единственный вопрос, который следует осветить в рамках данного параграфа – это ценообразование. Тарифы на перевозки грузов, погрузочно-разгрузочные работы на железнодорожном транспорте на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти³⁰.

Также Правительством Российской Федерации регулируются тарифы на услуги в транспортных терминалах, портах, аэропортах, оказываемые субъектами естественных монополий, включенными в перечень³¹ субъектов естественных монополий в сфере услуг в транспортных терминалах, портах, аэропортах, государственное регулирование которых осуществляется Федеральной антимонопольной службой.

В отдельных случаях регулирование тарифов осуществляют субъекты РФ на основании Постановления Правительства РФ от 7 марта

³⁰ Перечень продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти: Утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. N 239 // «Собрание законодательства РФ», 13.03.1995, № 11, ст. 997.

³¹ Об утверждении перечней субъектов естественных монополий в сфере услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах, государственное регулирование которых осуществляется ФАС России : Приказ ФАС России от 08.09.2017 N 1189/17 // Доступ из справ.- прав. системы «КонсультантПлюс».

1995 г. N 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)».

Перевозки пассажиров и багажа речным транспортом в местном сообщении и на переправах, перевозки грузов, пассажиров и багажа речным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях включены в Перечень услуг транспортных, снабженческо-сбытовых и торговых организаций, по которым органам исполнительной власти субъектов РФ. предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок.

Перевозка в прямом смешанном сообщении.

Особенностью договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении является ее осуществление по единому транспортному документу, составленному на весь путь следования груза разными видами транспорта. Данный документ именуется транспортной накладной. По сравнению с накладными, подтверждающими заключение договора перевозки груза соответствующим видом транспорта, она имеет дополнительные графы, в которых фиксируются сведения о каждом перевозчике. В ней предусмотрено проставление заверительных и календарных штампов каждого перевозчика, содержатся сведения о транспортных средствах, которыми осуществляется перевозка, графы о перевалочных пунктах и др. Груз может быть принят к перевозке в прямом смешанном сообщении от любого и до любого пункта (железнодорожной станции, морского и речного порта, автомобильной станции, аэропорта и т.д.), открытого для проведения операций по перевозкам грузов, что подтверждается включением в специальные перечни.

Между организациями различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.). Порядок заключения таких договоров определяется

транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными правовыми актами.

Наиболее важным, в данной связи, на наш взгляд, является вопрос о правовом положении лиц, участвующих в данных правоотношениях.

На данный момент в доктрине существуют две позиции, которые по-разному обосновывают правовую природу договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении.

Согласно первой позиции (которую отстаивают Брагинский М.И., Витрянский В.В.) договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении следует квалифицировать как договор о возложении обязанности на третье лицо³². По общему правилу должник отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства третьими лицами, на которых было возложено исполнение, если законом не установлено, что ответственность несет являющееся непосредственным исполнителем третье лицо. В данном случае имеется исключение, установленное законом³³. Имущественная ответственность за несохранность грузов до передачи их в пункты перевалки лежит на сдающей стороне, после передачи - на стороне, принявшей грузы (ст. 79 УЖТ РФ, п. 1 ст. 114 КВВТ).

Второй позиции придерживается Егиазаров В.А. Он полагает, договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении представляет собой совокупность отдельных договоров, заключенных между соперевозчиками, которые выступают перед грузоотправителем как единая транспортная организация, находясь с ним в договорных отношениях³⁴.

³² Ананьева А.А. О юридической конструкции договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении // Юридический мир. 2016. № 3. С. 51 - 54.

³³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2003. С. 518.

³⁴ Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М., 2015. С. 91.

Действительно, данный вывод можно сделать исходя из толкования ст. 79 УЖТ и ст. 114 КВВТ: в них прямо указывается, что ответственность за сохранность груза до момента фактической его передачи лежит на сдающей стороне, а после фактической передачи - на принимающей стороне.

Но груз не может быть передан перевозчиком следующему перевозчику без транспортного документа – это было бы прямое противоречие п. 2 ст. 785 ГК РФ. Поэтому перевозчики при передаче груза между собой всегда как-бы заключают договор перевозки, который подтверждается составлением грузовой накладной, где грузополучателем фактически выступает следующий перевозчик или непосредственно само лицо, которому адресуется груз.

Таким образом, перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении действительно выступают перед грузоотправителем и грузополучателем как единая транспортная организация и что все перевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем).

Отдельные положения, относящиеся к перевозке в прямом смешанном сообщении и, в частности, к перевалке груза, закреплены в Общих правилах воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов. В частности, в п. 160 закреплено положение, согласно которому груз принимается к перевозке при соблюдении ряда условий, в том числе он должен иметь исправную упаковку, обеспечивающую возможность его надежного размещения и крепления на борту воздушного судна и сохранность при перевалке.

Еще одна особенность перевозок в прямом смешанном сообщении состоит в том, что на отношения, возникающие из договора смешанной перевозки груза, накладываются отношения между соперевозчиками, обусловленные заключенным между ними узловым соглашением.

Необходимость такого договора вызвана тем обстоятельством, что перевозке в прямом смешанном сообщении присущ такой дополнительный этап перевозочного процесса, как перевалка груза с одного вида транспорта на другой. Для четкой организации этой операции транспортные организации, как правило, заключают между собой договор, именуемый узловым соглашением.

Закрепленные в ГК РФ (ст. 799), а также транспортных законах (п. 2 ст. 112 КВВТ, ст. 66 УЖТ) нормы регулируют порядок работы перевалочного пункта, обязанности по перегрузке груза с одного вида транспорта на другой, сроки перегрузки, порядок оформления и передачи груза и др. Назначение соглашения свидетельствует о его неразрывной связи с договором смешанной перевозки груза.

Особенность цены договора перевозки в прямом смешанном сообщении состоит в том, что она включает не только стоимость перевозки груза, но и оплату стоимости перегрузки груза с одного вида транспорта на другой, перемещение груза в зонах перевалочного пункта и др. Установленный порядок оплаты перевозки груза, в соответствии с которым с первым перевозчиком рассчитывается грузоотправитель, а со вторым - грузоотправитель или грузополучатель, оставляет открытым вопрос о порядке ее оплаты при участии в перевозочном процессе трех и более перевозчиков.

Перейдем к рассмотрению правового статуса участников договора перевозки прямого смешанного сообщения.

При сдаче груза к перевозке в прямом смешанном сообщении грузоотправитель обязан вручить пункту отправления накладную, которая сопровождает груз на всем пути его следования.

Особенностью перевозок грузов в прямом смешанном сообщении является то, что эта перевозка осуществляется по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования, хотя в этом виде перевозки участвуют несколько видов транспорта. Это означает, что

правоотношение, участниками которого являются различные виды транспорта, возникает на основании единого договора перевозки, который заключает грузоотправитель с перевозчиком в пункте отправления.

Как и при осуществлении обычной перевозки каждый из перевозчиков обязан перевезти груз в пределах своего участка перевозки и вручить его очередному перевозчику, а последний - доставить в пункт назначения и выдать груз управомоченному лицу (грузополучателю). Каждый из перевозчиков должен доставить груз в сохранности с соблюдением установленных сроков.

Но имеются и некоторые особенности обязанностей перевозчиков. При перевозках скоропортящихся, огнеопасных и легкогорючих грузов, принимаемых для перевозки в прямом смешанном сообщении, перевозчики должны соблюдать особые условия их перевозки, установленные правилами.

Так, например, перевозчик груза воздушным транспортом, принявший для перевозки подкарантинную продукцию, обязан осуществлять ее в соответствии с международными договорами Российской Федерации о карантине на такую продукцию (п. 159 Общих правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов).

Важно обратить внимание, что в случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении ответственность за просрочку доставки грузов несет перевозчик транспорта соответствующего вида, выдавший груз (абз. 2 ст. 75 УЖТ). Этот перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к организации того вида транспорта, по вине которой допущена просрочка доставки груза.

Международная комбинированная перевозка.

Правовое регулирование перевозок грузов в международном прямом смешанном (международном комбинированном) сообщении носит отраслевой характер, то есть зависит от применяемого для перевозки вида

транспорта или объекта перевозки. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему характеру, объему и содержанию включенных в них норм.

Перевозке грузов посвящена Женевская Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов» от 1980 г., однако данная работа не ратифицирована ни СССР, ни Российской Федерации.

Однако, имеется и довольно внушительный пласт международных договоров, в который Российская федерация участвует: Брюссельская Конвенция «Об унификации некоторых правил о коносаменте» от 1924 г.; Варшавская конвенция «Для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок» от 1929 г.; Монреальская конвенция «Для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» от 1999 г.; Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 1968 г.; Также нормы, регулирующие перевозку грузов, имеются в «Международных правилах толкования торговых терминов «Инкотермс 2010»».

Особенностями договора международной комбинированной перевозки являются:

1) международная перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки, носящего двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер. Такой договор оформляется путем выдачи соответствующего транспортного документа (коносамента, накладной, чартера);

2) при международных перевозках в конвенциях предусматривается строго ограниченный предел ответственности перевозчика, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, на принципе презюмируемой вины;

3) при международных перевозках предусматривается претензионный порядок урегулирования споров между сторонами по договору перевозки и сокращенные сроки исковой давности³⁵.

Главная категория вопросов, разрешаемая транспортными конвенциями – ответственность перевозчика и определение ее оснований.

Одной из специфичных черт комбинированных перевозок является появление такого участника, который именуется как оператор комбинированной перевозки груза, статус которого определяется Женевской Конвенцией ООН «О международных смешанных перевозках грузов» от 1980 г.³⁶ В соответствии со ст. 1 указанной Конвенции, под таким оператором следует понимать любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

По мнению О.Н. Садикова, он (транспортный оператор) объединяет в себе черты экспедитора и перевозчика, причем последние преобладают. По договору с грузоотправителем оператор должен организовать перевозку, и он же несет ответственность за все этапы перевозки. Ответственность оператора обычно наступает по правилам так называемой сетевой ответственности, то есть на основании норм того национального законодательства или международных транспортных конвенций, которые

³⁵ Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Международное право и международные организации. 2013. N 4. С. 498 - 524.

³⁶ «Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов» (Вместе с «Положениями по таможенным вопросам, относящимся к международным смешанным перевозкам грузов») (Заключена в г. Женеве 24.05.1980) // Доступ из справ.- прав. системы «КонсультантПлюс».

применяются к соответствующему участку перевозки, где имело место нарушение договора перевозки³⁷.

В действующем российском законодательстве участие оператора в прямых смешанных перевозках не предусмотрено, тем не менее правовой статус оператора определяется в проекте Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», разработанном Минтрансом 18 мая 2017 г.

Если же говорить о правах и обязанностях сторон рассматриваемого договора, но международно-правовые акты в большинстве своем одинаково регулируют их правовой статус.

Обязательства продавца считаются выполненными с момента передачи товара первому перевозчику, что подтверждается чистой накладной, выданной продавцу перевозчиком.

Отличительной особенностью договора международной комбинированной перевозки является то, что грузополучатель обладает не только правами, но и несет обязанности по данному договору. К таковым относятся, в частности выполнение всех официальных и таможенных формальностей, необходимых для импорта груза в конкретном пункте на границе³⁸.

Ответственность перевозчика наступает при наличии вины. Он не несет ответственности, если докажет, что им были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что невозможно было их принять, то есть бремя доказывания отсутствия вины лежит на перевозчике.

Кроме того, перевозчик освобождается от ответственности, если вред причинен неправомерными действиями самого потерпевшего. Конвенции ограничивают размер ответственности перевозчика за

³⁷ Садилов О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 242.

³⁸ Гречуха В.Н. Указ соч. С. 171.

несохранность груза, просрочку в доставке, за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Ответственность перевозчика за несохранность груза ограничивается суммой объявленной стоимости груза. Всякое соглашение между перевозчиком и клиентурой, снижающее объем ответственности или исключаящее ответственность перевозчика, признается ничтожным.

В качестве выводов данного параграфа отметим, что одним из критериев, определяющих специфику перевозки и её нормативно-правового регулирования определяется в том числе количеством транспортных организаций, выступающих в качестве перевозчиков.

Данное обстоятельство предполагает возникновение договоров перевозок в местном сообщении, прямом смешанном сообщении, а также международной комбинированной перевозки. При этом нами приведены особенности каждой из указанных видов перевозок.

3 ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

3.1 Порядок заключения договора перевозки грузов

Согласно п. 1 ст. 435 ГК РФ, офертой признается адресованное одному или нескольким конкретным лицам предложение, которое достаточно определенно и выражает намерение лица, сделавшего предложение, считать себя заключившим договор с адресатом, которым будет принято предложение.

Оферта должна содержать существенные условия договора.

В хозяйственной практике существует два вида договора перевозки груза: разовая перевозка груза и перевозка груза, которая осуществляется в соответствии с организационным договором (ст. 789 ГК РФ).

Разовая перевозка. В научной литературе существует дискуссия касательно того, что понимать под офертой в перевозочных отношениях. Некоторые ученые полагают, что под офертой, т.е. предложением заключить договор перевозки груза понимается заявка (запрос). В заявке (запросе) на перевозку грузов содержатся основные параметры будущей перевозки, которые ясны и понятны для всех участников будущих договорных обязательств³⁹. В заявке указываются наименование груза, масса, объем (или количество контейнеров) пункт отправления и назначения⁴⁰.

Действительно, если внимательно изучить, например, официальную форму заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом ГУ-12 (Приложение №1 Приказа Минтранса России от 27.07.2015 N 228), мы можем увидеть, что в данной форме предусмотрены поля для сроков

³⁹ Довгополов А.А., Романова Ю.А Договор железнодорожной перевозки грузов: правовая природа, заключение и субъектный состав. / Транспортное право. 2007. N 1. // Доступ из справ.- прав. системы «КонсультантПлюс».

⁴⁰ Об утверждении Правил приема перевозчиком заявок грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом : Приказ Минтранса России от 27.07.2015 N 228 (ред. от 18.07.2017) (Зарегистрировано в Минюсте России 14.12.2015 N 40075) // Доступ из справ.- прав. системы «КонсультантПлюс».

исполнения перевозки и графы: «станция отправления», «код и точное наименование груза», «количество тонн» «железнодорожная станция назначения».

Но часть юридического сообщества полагают, что заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется только организация перевозок грузов⁴¹.

Однако, в судебной практике нашла своё отражение именно первая позиция (например, Постановление Третьего арбитражного апелляционного суда от 06.04.2012 по делу №А33-16357/2011; Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 07.10.2019 №09АП-45850/2019 по делу №А40-43072/2019).

Заметим, что при перевозке грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении заявки аккумулируются в квартальных планах перевозок с ежемесячным распределением согласованные объемы перевалок и перевозок грузов в контейнерах, в вагонах и тоннах.

Грузоотправитель обязан подать заявку не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов (ст. 11 УЖТ), а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, - не менее чем за 15 дней до начала перевозки грузов.

Перевозка при наличии договора об организации перевозок. В доктрине данный договор относят к числу рамочных договоров (ст. 429.1 ГК РФ)⁴². То есть, грузоотправитель и перевозчик заключают организационный договор, в котором стороны лишь согласуют общие условия будущих перевозок. Данный договор является предпосылкой

⁴¹ Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Л., 1970. С. 7.

⁴² Гудовских Т.С. Система рамочных договоров в сфере перевозок // Транспортное право. 2018. № 3. С. 21 - 23.

заключения множества договоров перевозки груза⁴³. Исходя из грамматического толкования нормы абз. 2 ст. 789 ГК РФ можно сделать вывод, что данный договор носит консенсуальный характер («...перевозчик *обязуется* принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы...»).

Но учитывая, что в абз. 2 ст. 789 ГК РФ прямо указано, что в договоре об организации перевозки грузов сроки подачи груза, отправитель обязан направлять перевозчику заявку, которая является ничем иным, как офертой заключить договор перевозки конкретного груза в рамках организационного договора. В судебной практике имеется правовая позиция, в соответствии с которой договор организационного характера, не может быть заменен договором перевозки конкретного груза⁴⁴.

Но возникает вопрос - в чем тогда суть данной договорной конструкции? Основная цель организационного договора, по мнению Егиазарова В.А. заключается в том, чтобы определить порядок, условия выполнения действий, необходимых для исполнения обязательств по перевозке грузов, вытекающих из особенностей перевозки на данном виде транспорта и предшествующих приему груза к перевозке⁴⁵.

Кроме того, при заключении организационного договора стороны имеют возможность планировать свою хозяйственную деятельность, что существенно снижает риски в виде наступления негативных последствий (например, неисполнения договорных обязательств сторонами).

Если в правоприменительной практике вопрос об оферте – заявке не вызывает проблем, то с акцептом и вступлением договора в силу в юридической доктрине всё не так однозначно.

⁴³ Тихенко Т.Ю. Договор об организации перевозок и рамочный договор: соотношение понятий // Власть Закона. 2015. N 4. С. 204 - 210.

⁴⁴ Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 20.09.2018 N 13АП-20839/2018 по делу N А21-1434/2018 // Доступ из справ.- прав. системы «КонсультантПлюс».

⁴⁵ Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М., 2015. С. 533.

Момент заключения договора, и соответственно, вступления его в силу зависит от того, является договор реальным или консенсуальным. Признак реальности или консенсуальности, в свою очередь, зависит от конкретного договора перевозки, что приводит к проблемам не только теоретического, но и практического характера.

В связи с этим некоторые ученые полагают, что договор перевозки груза может носить консенсуальный характер. Так, Щербаков Н.Б. приводит⁴⁶ следующий пример: п. 1 ст. 115 КТМ РФ устанавливает, что «по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель», тем самым вступает в прямое противоречие с ГК РФ (с. 785 ГК РФ).

При этом, применительно к железнодорожной перевозке груза вывод о ее реальном характере представляется небесспорным, а у грузоотправителя и перевозчика всегда существуют обязанности уже до вверения груза, установлена ответственность за их неисполнение, что свидетельствует о закреплении законодателем консенсуальной модели железнодорожной перевозки груза.

В целях преодоления данных противоречий предлагается привести нормы транспортных уставов и кодексов о договоре перевозки к единому виду, придав всем договорным конструкциям либо реальный, либо консенсуальный характер.

В противовес данной позиции, Суханов Е.А. говорит о том, что хоть договорные отношения и начинаются с момента подачи заявки и её принятия, т.е. до заключения договора. Однако непосредственно договор перевозки является реальным, так как юридические обязательства по перевозке возникают лишь с момента принятия груза полученного от грузоотправителя в целях доставки в конкретный пункт назначения.

⁴⁶ Соколов А.М. Особенности договора железнодорожной перевозки // Опыты цивилистического исследования: Сборник статей / Д.В. Гудков, И.И. Зикун, А.А. Зябликов и др.; рук. авт. кол. и отв. ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. М., 2016. С. 361.

Дополняет позицию Е.А. Суханова точка зрения о том, что подача и принятие заявки на перевозку груза должны рассматриваться только в качестве организационных предпосылок к заключению договора перевозки, но никак не факты, влекущие юридическое значение⁴⁷

Однако, применительно к железнодорожной перевозке груза вывод о ее реальном характере представляется небесспорным, а у грузоотправителя и перевозчика всегда существуют обязанности уже до вверения груза, установлена ответственность за их неисполнение, что свидетельствует о закреплении законодателем консенсуальной модели железнодорожной перевозки груза, например, подать подготовленные вагоны к месту принятия груза.

Но тем не менее, несмотря на то, что в большинстве своем ученые отстаивают позицию о том, что договор перевозки груза носит реальный характер, ими же высказывается позиция⁴⁸, что наиболее правильной и логичной было бы законодательно оформить данный договор как консенсуальный.

Договор воздушной перевозки груза может быть квалифицирован как реальный, поскольку обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который сдан грузоотправителем и принят перевозчиком для его доставки в пункт назначения, так и консенсуальный, когда сторонами задолго до отправления груза составлен перевозочный документ (накладная, чартер)⁴⁹.

Если договор перевозки груза конструируется как консенсуальный, он считается заключенным между отправителем и перевозчиком с момента достижения между ними соглашения по всем существенным условиям договора, то есть в момент, когда перевозчик акцептовал заявку, полученную от грузоотправителя.

⁴⁷ Гражданское право России. Обязательственное право / Отв. ред. О.Н. Садилов. С. 478.

⁴⁸ Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001, С. 32.

⁴⁹ Соколов А.М. Указ. соч. 381.

В этом случае перевозчик обязуется доставить груз, который ему передаст отправитель в будущем. Так, по вышеуказанному по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт) (п. 1 ст. 115 КТМ).

В судебной практике главенствует подход, что все договоры перевозки груза (независимо от вида транспорта) являются реальными.

Так, в Постановлении Восьмого арбитражного апелляционного суда от 17.01.2017 N 08АП-13836/2016 по делу N А81-1879/2016 указано, что подписание истцом и ответчиком договора перевозки не означает его заключение, так как является лишь предварительными действиями, направленными на заключение договора перевозки, поскольку договор перевозки груза является реальным и считается заключенным с момента передачи груза перевозчику (напомним, схожей позиции придерживается и Суханов Е.А.).

Поскольку договор перевозки груза является реальным, то он считается заключенным с момента вручения отправителем груза перевозчику. Так, в одном из дел арбитражный суд прямо указал, что датой заключения договора перевозки следует считать день, когда ответчиком был принят соответствующий груз (Постановление Второго арбитражного апелляционного суда от 06.10.2017 N 02АП-6597/2017 по делу N А29-14183/2016).

Подводя итоги, отметим, что порядок заключения данного договора состоит из оферты и акцепта.

Оферта представляет собой определенное и конкретное предложение лица о готовности заключить договор и оказать услугу лицу, который такое предложение примет. Нами отмечено, что в настоящее время существует две позиции относительно статуса заявки в перевозочных

отношениях. Согласно первой, заявка представляет сам договор перевозки, поскольку содержит все основные условия относительно отношений перевозки. Другие же говорят о том, что заявка выступает в качестве оперативно-регулирующего документа, создающего лишь предпосылки заключения данного договора. Акцептом признается ответ лица, которому адресована оферта, о ее принятии.

Вместе с тем, договор может осуществляться не только для осуществления одной разовой перевозки, но и выполнении множества перевозок на долгосрочной основе. В данном случае классический порядок заключения договора дополняется еще и выполнением сторонами определенных организационных действий в виде заключения договора организации перевозок. Данный договор имеет рамочный характер, то есть в рамках него осуществляется согласование лишь общих условий между сторонами. Конкретные же условия существенного характера определяются путем подачи заявки, как и при разовой перевозке.

3.2 Права и обязанности сторон договора перевозки грузов

Наличие сторон и их правового статуса детерминирует к наличию у них определенных прав и обязанностей, то есть мер возможного и должного поведения по отношению к другим. Указанное обуславливает необходимость и установления мер гражданско-правовой ответственности за неисполнения указанных обязанностей.

Так в договоре перевозки грузов как правило фигурируют две стороны: получатель, заказчик. Вместе с тем данная позиция неоднозначная и вызывает множество споров в научных кругах. Так в научных кругах на сегодняшний день пользуется популярностью позиция, согласно которой получатель является третьим лицом, в пользу которого заключается договор поставки.

Например, О.Н. Садилов подчеркивает, что «договор перевозки относится к числу двусторонних возмездных договоров. Его особенностью является наличие в договоре обычно третьего лица – получателя груза (грузополучателя), который в заключении договора перевозки обычно не участвует, однако наделяется в силу норм транспортного законодательства правом требовать от перевозчика выдачи груза. Поэтому договор перевозки груза в литературе принято относить к числу договоров в пользу третьего лица (ст. 430 ГК). В силу такой структуры договорных отношений при перевозках грузов и исходя из содержания договора перевозки следует считать, что отправитель и получатель груза не обладают взаимными правами и обязанностями в рамках договора перевозки, ибо их связывают иные договорные отношения»⁵⁰.

Аналогичной позиции придерживается Г.П. Савичев, который отмечает, что конструкция договора перевозки позволяет отнести его к такому типу договоров как договор в пользу третьего лица. В качестве основного аргумента автор указывает то, что лицо, которое непосредственно не выступало стороной договора, не принимало участие в его заключении, наделяется определенными правами и обязанностями. Кроме того, грузополучатель после заключения и исполнения договора перевозки груза в случае невыполнения возложенных на него обязанностей в виде получения товара, может нести гражданско-правовую ответственность⁵¹.

Еще одна особенность договора перевозки грузов состоит в том, что в силу наличия третьей стороны, договор содержит определенные отступления от общих начал договорных отношений. Отступление заключается в том, что при заключении договора перевозчик и грузоотправитель априори исходят из того, что грузополучатель (третья

⁵⁰ Гражданское право России. Ч. 2. Обязательственное право: курс лекций / отв. ред. О.Н. Садилов). М., 2004. С. 378.

⁵¹ Кулаков В.В. Обязательство и осложнения его структуры в гражданском праве России. М., 2000.С. 167.

сторона) априори согласен с его условиями, сроками, а также с самим фактом получения груза⁵².

Начнем с прав и обязанностей грузоотправителя. Основной обязанностью грузоотправителя является внесение платы за перевозку груза (п. 1 ст. 790 ГК РФ, п. 2 ст. 103 ВК РФ, п. 1 ст. 67 КВВТ РФ, п. 1 ст. 115 КТМ РФ, ст. 30 УЖТ РФ). При этом грузоотправитель обязан внести плату за перевозку груза еще до начала перевозки, если иное не установлено соглашением сторон (ст. 75 КВВТ РФ, ст. 30 УЖТ). По общему правилу грузоотправитель обязан осуществить погрузку, а грузополучатель – принятие и выгрузку груза⁵³.

Права и обязанности перевозчика. Основной обязанностью перевозчика является доставка груза. Пункт назначения груза определяется и формулируется в накладной, чартере или коносаменте. В качестве пункта назначения может выступать железнодорожная станция, речной или морской порт, склад, принадлежащий транспортной компании, помещения, принадлежащие грузополучателю и т.д. При этом законодательство в сфере транспорта предопределяет в ходе перевозки возможность изменить пункт назначения или получателя⁵⁴.

Обязанностью перевозчика является также соблюдение сроков перевозки. При нарушении данной обязанности, как было указано выше, перевозчик обязан возместить убытки (ст. 15, п. 1 ст. 794 ГК РФ). По общему правилу перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков – в разумный срок. Однако транспортные уставы и кодексы содержат лишь

⁵² Гражданское право: учебник: в 2 т. Т. 2, полутом 2. / отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2000. С. 63.

⁵³ Егорова М.А. Гражданско-правовые последствия нарушений антимонопольного законодательства: монография. М., 2020. С. 233.

⁵⁴ Предпринимательское право Российской Федерации: Учебник / Е.Г. Афанасьева, А.В. Белицкая, В.А. Вайпан и др.; отв. ред. Е.П. Губин, П.Г. Лахно. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2017. С. 754.

общие правила о сроках доставки, отсылая регулирование сроков к правилам перевозок и договорам. В качестве примера можно привести п. 63 Постановления Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», где указано следующее: «Перевозчик осуществляет доставку груза в срок, установленный договором перевозки груза. В случае если в договоре перевозки груза сроки не установлены, доставка груза осуществляется:

- а) в городском, пригородном сообщении - в суточный срок;
- б) в междугородном или международном сообщениях - из расчета одни сутки на каждые 300 км расстояния перевозки.»

Согласно пункту 4 ст. 79 КВВТ РФ, груз хранится перевозчиком в порту назначения бесплатно в течение суток, не считая дня прибытия судна. Далее груз хранится за дополнительную плату, взимаемую с владельца груза.

Аналогичное правило предусмотрено ст. 38 УЖТ РФ. В этом случае перевозчик обязан своевременно уведомить грузополучателя о прибытии груза. При отсутствии такого уведомления перевозчик не имеет права взимать плату за хранение товара в течение периода, пока грузополучатель не получит уведомление о прибытии товара.

Грузы считаются доставленными вовремя, если до истечения времени доставки, указанного в железнодорожной накладной, стороной перевозчика обеспечена возможность разгрузки вагонов в пункте назначения грузополучателем или владельцам негосударственных железных дорог для в интересах последних, либо же перевозчиком самим непосредственно выполнена разгрузка.

В обязанности перевозчика входит передача товара соответствующему получателю, т.е. лицу, указанному в коносаменте или ином документе. Передача груза осуществляется в порядке, который был предусмотрен при получении товара от отправителя. Например, указанное обстоятельство справедливо для определения веса груза. Так, если при

отправке товара вес определялся перевозчиком совместно с отправителем, при выдаче товара получателю должен быть соблюден аналогичный порядок. Если же при принятии груза вес определялся без участия перевозчика, он не может быть подвергнут взвешиванию грузополучателем при выдаче.

Неотъемлемой составляющей обязанностей перевозчика является информирование им отправителя груза, получателя груза, а также иное уполномоченное лицо обо всех обстоятельствах, которые препятствуют исполнению обязательств по перевозке грузов. Указанные обстоятельства могут быть связаны с решениями контрольных или надзорных органов, вызвана стихийными бедствиями, авариями техногенного характера. Важно, что подобного рода обстоятельства не должны быть связаны с действиями самого перевозчика, а также то, что они создают необходимость изменить условия перевозки. В таком случае перевозчик обязан незамедлительно уведомить всех ранее перечисленных лиц.

Немаловажной является обязанность перевозчика обеспечить целостности и сохранности перевозимого груза. Указанная обязанность действует с момента принятия груза и до момента передачи её уполномоченному на то лицу. Настоящая обязанность детерминирует к соблюдению условия и режимом перевозки грузов для отдельных его видов, то есть, например, определенной температуры в вагонах, если перевозятся скоропортящиеся товары. В других случаях грузоперевозчик обязан обрабатывать груз, то есть создать определенный режим, который предусмотрен отправителем и заложен в договоре перевозки.

Законодатель также устанавливает обязанность перевозчика застраховать ответственность перед владельцем груза за утрату, недостачу или повреждение груза.

Права и обязанности грузополучателя. Основными обязанностями грузополучателя являются принятие груза (его выгрузка) и его вывоз⁵⁵. Согласно п. 2 ст. 111 ВК РФ грузополучатель обязан принять и вывезти груз. В соответствии с п. 3 ст. 79 КВВТ РФ грузополучатель обязан принять и своевременно вывезти из порта прибывший в его адрес груз. Порядок выдачи груза определяется правилами перевозок грузов, если иное не установлено соглашением сторон. В соответствии с п. 1 ст. 15 УАТ РФ грузополучатель обязан принять доставленный ему груз.

Грузополучатель также вправе отказаться от принятия груза в случаях, когда качество груза в результате порчи, повреждения или по иным причинам изменилось в такой степени, что исключается возможность полного или частичного использования груза по назначению (ст. 36 УЖТ РФ, ст. 79 КВВТ РФ, ст. 111 ВК РФ).

Помимо указанных выше обязанностей, в обязанности грузополучателя может входить производство окончательных расчетов и вообще расчетов, связанных с перевозкой груза. Так, согласно п. 1 ст. 160 КТМ РФ, грузополучатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простое судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простое судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которых осуществлялась перевозка груза.

Подводя итоги настоящего параграфа, отметим, что права и обязанности грузоотправителя и перевозчика носят корреспондирующий характер, то есть вытекают друг из друга. В центре внимания обоих – доставка товара одним в соответствии с условиями договора и оплата другим. Вместе с тем для каждой из сторон (в том числе и для грузополучателя, если это отличное от грузотправителя лицо)

⁵⁵ Стригунова Д.П. Обязанности сторон обязательства по перевозке груза // Современное право. 2013. N 4. С. 79 - 83.

предусмотрены основания и размеры гражданско-правовой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение условий по договору.

3.3 Ответственность сторон договора перевозки грузов

Согласно гражданского законодательства одним из направлений является восстановление и защита нарушенных интересов и гражданских прав, что является основной гражданско-правовых общественных отношений и гарантией защиты прав и законных интересов физических и юридических лиц и других участников гражданского правовых отношений. Основой данной защиты безусловно является привлечение к гражданской ответственности, в связи с чем данный институт играет первостепенную роль в системе гражданско-правовых отношений.

В юридической науке различаются два вида ответственности:

- возникающая в следствии заключения договора;
- внедоговорная (деликатная) ответственность⁵⁶.

За выполнение договора перевозки груза отвечают обе стороны — и перевозчик, и отправитель. Следовательно, в случае нарушения условий договора они будут нести ответственность.

Согласно ст. 793 ГК РФ в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским и транспортными кодексами и уставами, а также соглашением сторон. При этом соглашения организаций-перевозчиков с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при

⁵⁶ Кожин С.П. Виды гражданско-правовой ответственности и условия ее наступления по российскому законодательству // Актуальные проблемы современности: наука и общества. 2016. № 3. С. 44.

перемещении товара предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Эти общие правила касаются всех видов доставки имущества любым видом транспорта.

Грузоотправитель несет гражданско-правовую ответственность перед перевозчиком в таких случаях как невыполнение принятой перевозчиком заявки; за искажение сведений в ней или иных документах, за задержку при погрузке; за отправление запрещенного для транспортировки товара, обуславливающего опасность как для жизни и здоровья, так и для транспортных средств перевозчика и имущества других лиц, отправка которого осуществляется совместно с запрещенным; за просрочку оплаты и иных платежей, которые должны быть уплачены перевозчику.

Ответственность отправителя по договору перевозки, в зависимости от вида нарушения договорных обязательств, может выражаться в уплате штрафных санкций либо в виде возмещения убытков. Конкретные размеры штрафа или неустойки также устанавливаются транспортными уставами и кодексами либо соглашением сторонетствующими транспортными уставами или кодами.

Центральной нормой, регулирующих вопросы ответственности перевозчика является ст. 796 ГК РФ. В соответствии с п. 1 вышеуказанной статьи перевозчик несет ответственность за сохранность принятого к перевозке груза, если не докажет, что его утрата или повреждение произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (в хозяйственной деятельности такие обстоятельства именуются «форс-мажором»).

Аналогичное положение статьи 796 ГК РФ содержится в статье 95 УЖТ, согласно которой перевозчик несет ответственность за небезопасность груза, груза багажа после его принятия к перевозке. хранение и до выдачи получателю (получателю), если не доказано, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, багажа произошла из-за

обстоятельств, которые перевозчик не смог предотвратить или устранить по независящим от него причинам.

В Постановлении Президиума ВАС РФ от 11 июня 2013 г. N 18359/12 по делу №А40-13030/12-111-119 было отмечено, что грузоперевозки на коммерческой основе осуществляются профессиональными перевозчиками, т.е. организациями и частными предпринимателями, осуществляющими предпринимательскую деятельность. В соответствии с позицией ВАС РФ, выраженной в данном Постановлении профессиональный перевозчик отвечает за сохранность вверенного ему груза независимо от вины (наличие которой презюмируется)⁵⁷.

Вместе с тем, в соответствии с п. 37 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», перевозчик должен доказать, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошла, как указано в статье 796 ГК РФ вследствие обстоятельств, которые перевозчик не смог предотвратить, и устранения от которого не зависело от этого.

По смыслу этих норм перевозчик несет ответственность независимо от наличия или отсутствия его вины в нарушении обязательства по перевозке, и единственной причиной освобождения его от ответственности за потерю груза является наличие препятствий вне разумного контроля перевозчика - обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранить.

⁵⁷ Трофимов С.В. Нормативное регулирование ответственности грузоперевозчиков в гражданском и транспортном законодательстве // Адвокат. 2017. N 2. С. 43 - 47.

Нормы транспортного законодательства о размере ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза сконструированы практически одинаково во всех кодексах и уставах.

Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза в следующих размерах: за утрату груза – в размере стоимости утраченного груза, а за повреждение груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость (п. 1 ст. 169 КТМ, абз. 1, 2 ст. 96 УЖТ, п. 7 ст. 34 УАТ, п. 1 ст. 119 КВВТ).

Несколько по-иному регулируется ответственность воздушного перевозчика. Согласно п. 1 ст. 119 ВК РФ, за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности;

2) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза;

Ответственность перевозчика за просрочку исполнения обязательства устанавливается транспортными уставами и кодексами (ст. 793 ГК РФ). Так, транспортным законодательством предусмотрены следующие размеры неустойки:

1. девять процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы (п. 1 ст. 116 КВВТ);

2. девять процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором перевозки груза, при этом общая сумма штрафа за просрочку доставки груза не может превышать размер его провозной платы (п. 11 ст. 34 УАТ);

3. шесть процентов платы за перевозку грузов, но не более чем в размере 50 процентов платы (абз. 1 ст. 97 УЖТ);

4. двадцать пять процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда (согласно ст. 5 Федерального закона от 19.06.2000 N 82-ФЗ, равняется 100 рублей) за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы (ст. 120 ВК РФ).

В КТМ не установлены конкретные размеры неустойки, только в п. 2 ст. 170 КТМ даётся указание на то, что ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно договору морской перевозки груза.

Таким образом, во всех транспортных уставах и кодексах установлена законная неустойка, и лишь в УАТ норма носит диспозитивный характер.

Особенностью ответственности за нарушение обязательств по перевозке товаров является также тот факт, что это может произойти не только за нарушение уже заключенного договора перевозки, но и за несоблюдение действий, связанных с организацией перевозки. Такова ответственность перевозчика за отказ транспортных средств и отправителя от их неиспользования (статья 794 Гражданского кодекса). Он может поступать как на договорной основе (принятая заявка, договор об организации перевозки, устав), так и на другие основания, предшествующие договору перевозки (административный акт на поставки по государственному контракту).

Подводя итоги рассмотрению данного вопроса отметим, что ответственность сторон в следствии нарушения условий по договору перевозки груза наступает в результате нарушения общих положений договора, а также соглашением сторон. Институт ответственности имеет большое значение, в связи с тем, что помогает восстанавливать

нарушенные права и законные интересы сторон договора, что обеспечивает исполнение назначения гражданского законодательства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги исследования, представляется возможным сформулировать следующие выводы.

Так, на сегодняшний день услуги перевозки как предмет гражданско-правовых договор являются весьма актуальными. Перевозки и соответствующие договора могут быть классифицированы по различным основаниям, некоторые из которых приведены в настоящей работе.

В центре нашего внимания договор перевозки грузов, под которым следует понимать соглашение между грузоотправителем и перевозчиком, по которому последний берет на себя обязанность доставить груз, вверенный ему отправителем, и передать его в надлежащем виде уполномоченному лицу (грузополучателю). В свою очередь, грузоотправитель берет на себя обязанность уплатить за перевозку установленную плату.

К основным чертам данного договора следует относить его направленность – оказание услуг в виде перемещения материальных ценностей, юридический объект в виде действий перевозчика по транспортировке и сопутствующие ей действия по погрузке, хранению, выгрузке и т.п., наличие материального предмета в виде груза, багажа, определенный субъектный состав.

Данный договор является возмездным, взаимным и имеет публичный характер договора.

Он договор имеет трехчленную структуру в виде субъекта, предмета и содержание. В свою очередь в данном договоре грань между предметом и содержанием представляется весьма условной, поскольку содержание представляет собой более подробные характеристики предмета, по поводу которого и возникают данные гражданско-правовые отношения. Нами в ходе исследования были раскрыты основные

существенные условия договора, сформирована позиция о предмете договора, приведен перечень участвующих сторон.

В результате анализа федерального законодательства установлено, что в зависимости от типа используемого транспорта (и соответственно применения определенных законов), перевозчиком является судовладелец, эксплуатант и перевозчик. К указанной категории предъявляются следующие требования: наличие транспортного средства на законных основаниях, а также лицензии на осуществление определенного вида деятельности, связанного с перевозками. В свою очередь, необходимость получения лицензии обусловлено высокой степенью ответственности, материальной стоимости товара и повышенной опасностью самого транспортного средства. В рамках одного договора перевозки в качестве перевозчика могут выступать несколько организаций.

Статус перевозчика корреспондирует к правовому статусу грузоотправителя, в качестве которого выступает физическое или юридическое лицо, выступающее от своего имени или от имени владельца груза и указано в перевозочном документе.

Особенность отношений по перевозке обусловлена наличием еще одного субъекта – грузополучателя, в качестве которого выступает любое лицо, уполномоченное на получение товара. При этом не исключаются ситуации, когда грузополучатель и грузоотправитель являются одним и тем же лицом.

В рамках работы рассмотрена специфика договоров перевозки грузов, классифицированных от вида используемого при перевозке транспорта. В свою очередь, на основании данной классификации выделяют договора перевозки внутренним водным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Вместе с тем, специфика в рамках представленной градации определяется тем, что на каждый договор распространяются действия «своего» нормативно-правового акта.

Одним из критериев, определяющих специфику перевозки и её нормативно-правового регулирования определяется в том числе количеством транспортных организаций, выступающих в качестве перевозчиков.

Данное обстоятельство предполагает возникновение договоров перевозок в местном сообщении, прямом смешанном сообщении, а также международной комбинированной перевозки. При этом нами приведены особенности каждой из указанных видов перевозок.

Порядок заключения данного договора состоит из оферты и акцепта.

Оферта представляет собой определенное и конкретное предложение лица о готовности заключить договор и оказать услугу лицу, который такое предложение примет. Нами отмечено, что в настоящее время существует две позиции относительно статуса заявки в перевозочных отношениях. Согласно первой, заявка представляет сам договор перевозки, поскольку содержит все основные условия относительно отношений перевозки. Другие же говорят о том, что заявка выступает в качестве оперативно-регулирующего документа, создающего лишь предпосылки заключения данного договора. Акцептом признается ответ лица, которому адресована оферта, о ее принятии.

Вместе с тем, договор может осуществляться не только для осуществления одной разовой перевозки, но и выполнении множества перевозок на долгосрочной основе. В данном случае классический порядок заключения договора дополняется еще и выполнением сторонами определенных организационных действий в виде заключения договора организации перевозок. Данный договор имеет рамочный характер, то есть в рамках него осуществляется согласование лишь общих условий между

сторонами. Конкретные же условия существенного характера определяются путем подачи заявки, как и при разовой перевозке.

Права и обязанности грузоотправителя и перевозчика носят корреспондирующий характер, то есть вытекают друг из друга. В центре внимания обоих – доставка товара одним в соответствии с условиями договора и оплата другим. Вместе с тем для каждой из сторон (в том числе и для грузополучателя, если это отличное от грузотправителя лицо) предусмотрены основания и размеры гражданско-правовой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение условий по договору.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ:

Нормативно-правовые акты, подзаконные акты:

1. «Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов» (Вместе с «Положениями по таможенным вопросам, относящимся к международным смешанным перевозкам грузов») (Заключена в г. Женеве 24.05.1980) // Доступ из справ.- прав. системы «КонсультантПлюс».
2. Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть первая: Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 1994. № 32. Ст. 3301.
3. «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 01.04.2020) // «Собрание законодательства РФ», 24.03.1997, № 12, ст. 1383.
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 01.03.2020) // «Собрание законодательства РФ», 03.05.1999, № 18, ст. 2207.
5. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // «Собрание законодательства РФ», 12.03.2001, № 11, ст. 1001.
6. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 № 18-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 13.01.2003, № 2, ст. 170.
7. Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 220-ФЗ // "Собрание законодательства РФ", 20.07.2015, № 29 (часть I), ст. 4346.

8. Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 № 99-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 09.05.2011, N 19, ст. 2716.

9. Письмо ФНС РФ от 21.08.2009 N ШС-22-3/660@ «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров» (вместе с «Порядком замены (корректировки) существенных сведений (товар, грузополучатель, пункт поставки и т.п.) в товаросопроводительных документах»)// "Документы и комментарии", N 20, октябрь, 2009 (извлечение).

10. Распоряжение Минтранса от 21.09.2000 N КР-20р «Об организации в аэропортах контрольного взвешивания груза, перевозимого грузовыми воздушными судами») // Доступ из справ.- прав. системы «Гарант».

11. Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 26.03.2020) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» // «Собрание законодательства РФ», 25.04.2011, № 17, ст. 2407.

12. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.12.2017 № 58 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // «Бюллетень Верховного Суда РФ», № 4, апрель, 2018.

13. Перечень продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти: Утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. N 239 // «Собрание законодательства РФ», 13.03.1995, № 11, ст. 997.

14. Об утверждении перечней субъектов естественных монополий в сфере услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах,

государственное регулирование которых осуществляется ФАС России :
Приказ ФАС России от 08.09.2017 N 1189/17 // Доступ из справ.- прав.
системы «КонсультантПлюс».

15. Об утверждении Правил приема перевозчиком заявок
грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом :
Приказ Минтранса России от 27.07.2015 N 228 (ред. от 18.07.2017)
(Зарегистрировано в Минюсте России 14.12.2015 N 40075) // Доступ из
справ.- прав. системы «КонсультантПлюс».

16. Правила перевозок грузов в прямом смешанном
железнодорожно-водном сообщении: утв. МПС СССР, Минморфлотом
СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24.04.1956 // Доступ из справ.- прав.
системы «КонсультантПлюс».

Научная и учебная литература, периодические издания:

1. Ананьева А.А. О юридической конструкции договора
перевозки груза в прямом смешанном сообщении // Юридический мир.
2016. № 3. С. 51 - 54.

2. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4.
Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных
услугах в сфере транспорта. М., 2003. С. 518.

3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга
четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и
иных услугах в сфере транспорта (2-й завод). М., 2014. С. 98.

4. Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001, С. 32.

5. Герасимов О.А. Частноправовые средства обеспечения
эффективности правового регулирования предпринимательства на
транспорте // Право и экономика. 2019. N 2. С. 63 - 67.

6. Гражданское право России. Обязательственное право / Отв.
ред. О.Н. Садилов. С. 478.

7. Гражданское право России. Ч. 2. Обязательственное право: курс лекций / отв. ред. О.Н. Садилов). М., 2004. С. 378.
8. Гражданское право: учебник: в 2 т. / О.Г. Алексеева, Е.Р. Аминов, М.В. Бандо и др.; под ред. Б.М. Гонгало. М., 2016. Т. 2. С. 528.
9. Гражданское право: учебник: в 2 т. Т. 2, полутом 2. / отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2000. С. 63.
10. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров/ В.Н. Гречуха. М. 2016. С. 143.
11. Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. М., 2016. С. 310.
12. Грудцына Л.Ю., Спектор А.А. Гражданское право России: Учебник. М., 2008. С. 313.
13. Гудовских Т.С. Система рамочных договоров в сфере перевозок // Транспортное право. 2018. № 3. С. 21 - 23.
14. Диканова Т.А., Жеребцов А.Н., Бондарев А.И., Зайкова С.Н., Сивопляс А.В., Темникова Н.А., Ротко С.В., Чернущ Н.Ю., Ястребов В.В., Беляев М.А., Подолян Д.А., Тимошенко Д.А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (постатейный). М. 2010. С. 77.
15. Довгополов А.А., Романова Ю.А. Договор железнодорожной перевозки грузов: правовая природа, заключение и субъектный состав. / Транспортное право. 2007. N 1. С.24.
16. Егизаров В.А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М., 2015. С. 91.
17. Егизаров В.А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М., 2015. С. 533.
18. Егоров К.Ф. Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1955. С. 7.

19. Егорова М.А. Гражданско-правовые последствия нарушений антимонопольного законодательства: монография. М., 2020. С. 233.
20. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Международное право и международные организации. 2013. N 4. С. 498 - 524.
21. Иванова Т.Н. Правовое регулирование отношений по морской перевозке грузов в линейном сообщении в Российской Федерации: монография. М., 2015. С. 160.
22. Кожин С.П. Виды гражданско-правовой ответственности и условия ее наступления по российскому законодательству // Актуальные проблемы современности: наука и общества. 2016. № 3. С. 44.
23. Кулаков В.В. Обязательство и осложнения его структуры в гражданском праве России. М., 2000.С. 167.
24. Марьянкова Н.В. Судебная практика применения норм Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации // Арбитражные споры. 2015. N 1. С. 5 – 30.
25. Метелева Ю.А. Товарный оборот. Право. Практика. Тенденции регулирования. М., 2008. С. 213.
26. Морозов С.Ю. Транспортное право: учеб. пособие/ С.Ю. Морозов. М., 2017. С. 77.
27. Предпринимательское право Российской Федерации: Учебник / Е.Г. Афанасьева, А.В. Белицкая, В.А. Вайпан и др.; отв. ред. Е.П. Губин, П.Г. Лахно. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2017. С. 679
28. Предпринимательское право Российской Федерации: Учебник / Е.Г. Афанасьева, А.В. Белицкая, В.А. Вайпан и др.; отв. ред. Е.П. Губин, П.Г. Лахно. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2017. С. 754.
29. Российское гражданское право: Учебник: В 2-х томах. Том II. Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2011. С. 56.

30. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 242.
31. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Л., 1970. С. 7.
32. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Л., 1970. С. 7.
33. Соколов А.М. Особенности договора железнодорожной перевозки // *Опыты цивилистического исследования: Сборник статей / Д.В. Гудков, И.И. Зикун, А.А. Зябликов и др.; рук. авт. кол. и отв. ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. М., 2016. С. 361.*
34. Стригунова Д.П. Обязанности сторон обязательства по перевозке груза // *Современное право. 2013. N 4. С. 79 - 83.*
35. Стригунова Д.П. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств, связанных с перевозкой груза // *Вестник Московского университета МВД России. 2013. № 5. С. 27-32.*
36. Тихенко Т.Ю. Договор об организации перевозок и рамочный договор: соотношение понятий // *Власть Закона. 2015. N 4. С. 204 - 210.*
37. Трофимов С.В. Нормативное регулирование ответственности грузоперевозчиков в гражданском и транспортном законодательстве // *Адвокат. 2017. N 2. С. 43 - 47.*

Судебная практика:

1. «Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции» (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) // «Бюллетень Верховного Суда РФ», № 10, октябрь, 2018.
2. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 20.09.2018 N 13АП-20839/2018 по делу N А21-1434/2018 // Доступ из справ.- прав. системы «КонсультантПлюс».