* 1. **Морская перевозка**

Перевозки морским транспортом классифицируются на: а) внутренние перевозки между портами одного моря (в малом каботаже); б) внутренние перевозки между портами разных морей (в большом каботаже); в) перевозки в заграничном сообщении. Выделяются также местные перевозки (в пределах порта и его акватории).

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

Чартер применяется при перевозках значительных партий или массовых грузов, а коносамент — при небольших по объему перевозках. Коносамент составляется перевозчиком на основании погрузочных документов, подписывается капитаном судна и выдается отправителю. Он является строго формальной ценной бумагой, распоряжение которой означает передачу товара. В этом отличие коносамента от накладной: он не просто сопровождает груз, а является товарораспорядительным документом. Коносамент как ценная бумага может быть именным, ордерным и предъявительским. Реквизиты коносамента делятся на обязательные (они перечислены в законе) и факультативные, которые включаются по соглашению сторон. К числу обязательных ст. 124 КТМ относит а) наименование судна, если груз принят к перевозке; б) наименование перевозчика; в) место приема или погрузки груза; г) наименование отправителя; д) место назначения груза, а при наличии чартера место назначения или направления судна; е) наименование получателя в именном коносаменте или лица, по приказу которого коносамент выдан (ордерный коносамент), или указание на предъявительский характер коносамента; ж) наименование и характеристика груза; з) размер вознаграждения перевозчика (фрахта) и) время и место выдачи коносамента; к) число экземпляров коносамента и л) подпись капитана. Документ, не содержащий хотя бы одного из названных условии, не считается коносаментом. Коносамент обычно составляется в двух экземплярах, один из которых остается у перевозчика и следует с грузом, а другой выдается отправителю и служит основанием для получения груза, а также платежей по договору с его получателем. По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров коносамента тождественного содержания с отметкой об их количестве. После выдачи груза по одному из них остальные теряют силу.

Заключение договора морской перевозки тесно связано с выбором стандартных (базисных) условий договоров купли-продажи, в которых установлены способ и место доставки, распределены обязанности по уплате провозной платы, страховых премий, а также распределены риски, связанные с товаром. Они собраны в специальных международных правилах толкования торговых терминов (Инкотермс10).

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

От чартера отличается договор фрахтования судна на время — тайм-чартер. Он применяется как при перевозках грузов и пассажиров, так и для достижения иных целей (проведения научных экспедиций, эксплуатации морских богатств, проведения экскурсий и прогулок и др.), о чем прямо указано в ст. 178 КТМ. По своей природе тайм-чартер является договором аренды транспортных средств, который был охарактеризован выше.

Провозная плата (фрахт) определяется по соглашению сторон договора морской перевозки, а в некоторых случаях — по тарифу. В тех случаях, когда допускается перевод платежей на получателя (ст. 154 КТМ), груз выдастся последнему при условии представления им документа о перечислении соответствующих сумм.

Сроки доставки грузов устанавливаются в нормативном порядке и по соглашению сторон. Если они не определены, перевозчик считается выполнившим свою обязанность в отношении срока при условии, что после погрузки судно сразу же вышло в рейс и двигалось с обычной для него скоростью, обычным путем, которым пользуются торговые суда при аналогичных перевозках. Отклонения в пути (девиация) в целях спасания на море человеческих жизней, судов и грузов, а равно иное разумное отклонение, если оно не вызвано неправильными действиями перевозчика, не считаются нарушением договора (ст. 150 КТМ).

По прибытии груза в порт назначения пароходство (порт) обязано послать извещение (нотис) получателю не позднее 12 часов следующего дня, хотя бы груз прибыл и ранее истечения срока доставки. При нарушении этой обязанности пароходство лишается права на взимание платы за хранение груза в течение просроченных дней. В случае невозможности вручить извещение получателю перевозчик извещает об этом отправителя.

Грузополучатель обязан в установленные сроки принять и вывезти прибывший в его адрес груз. В случае неявки получателя или его отказа от принятия груза последний сдается капитаном судна для хранения на склад или в иное надежное место и (за исключением скоропортящихся грузов) хранится в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки. При неуплате отправителем всех причитающихся перевозчику сумм по данной перевозке груз реализуется в установленном порядке (ст. 157 КТМ).

КТМ, в изъятие из общего правила о недопустимости одностороннего отказа от исполнения договора, перечисляет условия, при которых договор перевозки может быть расторгнут одной стороной с уплатой или даже без уплаты вознаграждения другой стороне (ст. 143—145 КТМ). При определенных обстоятельствах договор перевозки вообще прекращается без отказа сторон и без обязанности выплаты вознаграждения друг другу (ст. 147 КТМ).

Еще одной из наиболее распространенных форм договора перевозки морским транспортом является договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер). Определение этого договора дается в статье 211 КТМ РФ:

По договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) судо­владелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахто­вателю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектован­ное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.(ст. 211 КТМ РФ)

Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер) - разновид­ность аренды транспортного средства, аренда без предоставления услуг по управлению транспортным средством и его технической эксплуатации. Отно­шения, связанные с таким договором, подпадают под действие раздела 2 параграф 3 главы 34 ГК. Кроме того, регулированию отношений по бербоут-чартеру по­священы нормы главы XI КТМ. Несмотря на явную близость тайм-чартера и бербоут-чартера в КТМ каждому из этих договоров посвящена самостоятельная глава.

В главе XI КТМ договор фрахтования судна без экипажа назван бербоут-чартером. Весьма часто в торговом мореплавании этот договор обозначается как димайз-чартер. В большинстве случаев эти два термина употребляются как синонимы. Между тем бербоут-чартер представляет собой договор фрахтова­ния судна, в формировании экипажа которого судовладелец не принимает ни­какого участия. Димайз-чартер охватывает как договор, по которому к фрахто­вателю переходит только судно, так и договор, на основании которого к фрах­тователю переходит не только судно, но и поступает на службу его экипаж или часть его. При любом из этих двух вариантов все члены прежнего экипажа рас­сматриваются в качестве служащих фрахтователя.

Предметом бербоут-чартера служит передача фрахтователю судна на время без предоставления услуг экипажа. Вследствие такой передачи к фрахто­вателю переходят правомочия пользования и владения судном (последнее он осуществляет через подчиненный ему во всех отношениях экипаж). Более того, если зафрахтованное в бербоут-чартер судно используется для перевозки гру­зов, то и правомочие владения грузом на то время, в течение которого он нахо­дится на судне, переходит к фрахтователю.

В отличие от обычной аренды индивидуально-определенного имущества, регулируемой только нормами общегражданского законодательства, судно по бербоут-чартеру предоставляется фрахтователю как плавучее сооружение, ис­пользуемое в целях торгового мореплавания (т. е. в целях, предусмотренных ст. 2 КТМ). Поэтому такое судно должно быть мореходно (ст. 216 КТМ). При сдаче судна под склад, отель или ресторан не предполагается экс­плуатировать его как плавучее сооружение и, следовательно, оно может и не обладать мореходностью.

В определении бербоут-чартера указывается, что по этому договору предоставляется не снаряженное, т. е. не обеспеченное какими-либо припасами, судно. Однако в соответствии с практикой торгового мореплавания, а иногда и с законодательством некоторых стран, например французским Законом от 18 июня 1966 г. «О договорах фрахтования и морских перевозок» (ст. 10), при­знается, что по этому договору может быть предусмотрено предоставление неснаряженного либо частично снаряженного судна.

Так же, как и по тайм-чартеру, при фрахтовании судна в бербоут-чартер судовладелец обязуется предоставить судно фрахтователю за обусловленную плату на определенный срок. Следовательно, бербоут-чартер - это договор консенсуальный, возмездный, срочны.

* 1. **Перевозка на внутреннем водном транспорте**

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

* 1. **Воздушная перевозка**

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

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

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

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

Груз обычно выдается получателю на складе аэропорта назначения. Грузополучатель вправе отказаться от приемки поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования в соответствии с первоначальным назначением. Если получатель не востребовал груз в срок, установленный правилами перевозок или договором, либо отказался от его приемки, перевозчик должен уведомить отправителя. При этом он оставляет груз у себя за счет средств отправителя и на его риск. Груз, не полученный в течение установленных правилами и договором перевозки сроков хранения, считается невостребованным и подлежит реализации.

* 1. **Железнодорожная перевозка**

Будучи естественной монополией, железная дорога остается единственным видом транспорта, состоящим в федеральной государственной собственности. Железные дороги выступают в качестве государственных унитарных предприятий (ст. 2 Закона о федеральном железнодорожном транспорте). Управление ими осуществляется исполнительными федеральными органами (прежде всего Министерством путей сообщения России) в централизованном порядке, но с использованием рыночных принципов (ст. 11 указанного Закона). Это определяет специфику договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Договор оформляется накладной, которая является основным перевозочным документом. Она сопровождает груз на всем пути его следования и на станции назначения выдается грузополучателю вместе с грузом (отсюда ее название — грузосопроводительный документ). Юридическое значение накладной в том, что: а) она является обязательной письменной формой договора, б) доказывает факт заключения договора и воплощает его содержание; в) легитимирует лицо на предъявление претензий и исков к транспортной организации, вытекающих из ненадлежащего исполнения договора перевозки. Накладная составляется грузоотправителем, который отвечает за все последствия неправильности, неточности или неполноты указанных в ней сведений. Дорога имеет право, но не обязана проверять достоверность этих сведений (ст. 39 УЖД).

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

Тарифы на грузовые перевозки устанавливаются на основе государственной бюджетной, ценовой и тарифной политики в соответствии с Законом о естественных монополиях в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации (ст. 10 Закона о федеральном железнодорожном транспорте). Дополнительные работы и услуги, железных дорог могут оплачиваться по договорным ценам. Все причитающиеся железной дороге платежи за перевозку груза вносятся грузоотправителем на станции отправления. Нарушение этой обязанности влечет взыскание с него штрафа в размере, определенном УЖД, а отправление груза до внесения платежей может быть задержано. Кроме того, дорога вообще освобождается от ответственности за неподачу транспортных средств до момента внесения отправителем платежей за предыдущую перевозку8. За сверхнормативное хранение взыскивается пеня. Окончательные расчеты за перевозку груза осуществляются с получателем, если иное не установлено договором.

Железная дорога обязана доставить груз в пункт назначения в установленный срок, который зависит от расстояния, вида отправки, скорости перевозки и других условий. Различаются перевозки грузовой и более высокой скоростью (ст. 40 УЖД), а также перевозки пассажирскими поездами и грузобагажом. Срок доставки исчисляется с 24 часов дня приема груза к перевозке, а если груз был принят к перевозке ранее намеченного дня погрузки, то с 24 часов дня, в который груз должен быть погружен. Груз считается доставленным в срок, если на станции назначения он выгружен средствами железной дороги или если вагон (контейнер) подан под выгрузку средствами грузополучателя до истечения установленного срока доставки. При задержке подачи вагона (контейнера) под выгрузку по причинам, зависящим от получателя, груз считается доставленным в срок, если он прибыл на станцию назначения до истечения установленного срока доставки (ст. 57 УЖД). При различных обстоятельствах действующие сроки могут удлиняться или укорачиваться9.

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

**1.5 Автомобильная перевозка**

На автомобильном транспорте перевозки различаются, прежде всего, по территориальному признаку, а именно:

а) городские (в пределах черты города, другого населенного пункта); б) пригородные (за пределы города или другого населенного пункта на расстояние до 50 км включительно); в) междугородные (за пределы указанных выше населенных пунктов на расстояние более 50 км); г) межреспубликанские (на территории нескольких субъектов Федерации); д) международные (ст. 5 УАТ).

Перевозки автомобильным транспортом принято также разделять на централизованные и децентрализованные. При централизованных перевозках автотранспортная организация заключает договор с отправителем (поставщиком либо грузообразующим пунктом — станцией, портом и пр.), по указанию которого грузы доставляются к получателям. При децентрализованных перевозках автотранспортная организация заключает договор с каждым из получателей, по заданию которых и доставляет им грузы. Для автомобильной перевозки характерно условие договора о том, кем будут экспедироваться грузы — отправителем или получателем.

Сдача груза к перевозке оформляется товарно-транспортной накладной, которая является формой договора и выполняет те же функции, что и железнодорожная накладная. Перевозка однородных грузов от одного отправителя в адрес одного получателя на одно и то же расстояние может оформляться актом замера или актом взвешивания суммарно на весь объем перевозок, выполненных автомобилем в течение смены. Пользование автомобилем с оплатой его работы по повременному тарифу оформляется обычно записями отправителя (получателя) в путевом листе.

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

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

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

Выдача груза производится на складе получателя или в ином указанном в заказе на перевозку месте. Обязанность получателя востребовать доставленный в его адрес груз основана на законе. Он может отказаться от принятия груза лишь в том случае, если качество груза вследствие порчи или повреждения, за которые отвечает автотранспортное предприятие, изменилось настолько, что исключена возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению. О причине отказа получатель должен указать в накладной (ст. 72 УАТ).

### 1.6 Ответственность перевозчика, отправителя и фрахтователя

Статья 166. Ответственность перевозчика

1. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение при­нятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

1) непреодолимой силы;

2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;

3) любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море;

4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;

5) действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других);

6) военных действий и народных волнений:

7) действия или бездействия отправителя или получателя;

8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;

9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза;

10) недостаточности или неясности марок;

11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично;

12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работни­ков или агентов.

2. Перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, который определен соглашением сторон, при отсутствии такого со­глашения - в разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утра­той груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту вы­грузки лицу, управомоченному на получение груза, в течение тридцати кален­дарных дней по истечении установленного пунктом 2 настоящей статьи сро­ка выдачи груза.

4. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение приня­того для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, а также за просрочку в его доставке возникает с момента принятия перевозчиком груза в свое ведение до момента его выдачи. Таким образом, для возложения ответ­ственности на перевозчика необходимо, чтобы:

а) груз был им принят от отправителя или фрахтователя;

б) при выдаче груза получателю в установленном порядке зафиксированы утрата или повреждение груза либо просрочка в его доставке;

в) утрата или повреждение (просрочка в доставке) произошли по вине пере­возчика.

Получателю необходимо представить доказательства лишь сдачи груза перевозчику в надлежащем состоянии, о получении груза в поврежденном со­стоянии (или полном или частичном отсутствии груза), о задержке в доставке и о размере причиненного ему ущерба. Доказывать наличие вины перевозчика он не обязан, поскольку перевозчик считается виновным, если не докажет обратное.