**Договор перевозки грузов**

# Содержание

|  |
| --- |
| Введение |
| **1** | **Виды транспорта** |
| **2** | **Источники правового регулирования** |
| **3** | **Обязательства по перевозке грузов** |
| 3.1. | Организационные предпосылки заключения договора грузовой перевозки |
| 3.2.  | Заключение договора перевозки |
| 3.3. | Элементы обязательства грузовой перевозки |
| **4** | **Особенности отдельных видов договоров перевозки груза** |
| 4.1. | Железнодорожная перевозка |
| 4.2. | Перевозка на внутреннем водном транспорте |
| 4.3. | Морская перевозка |
| 4.4. | Воздушная перевозка |
| 4.5. | Автомобильная перевозка |
| **5** | **Имущественная ответственность в обязательствах по перевозке** |
| 5.1.  | Условия ответственности |
| 5.2. | Виды имущественной ответственности |
| **Заключение** |
| **Список литературы** |
| **Приложение** |

# Введение

Транспорт образует самостоятельную сферу экономической де­ятельности, живущую по особым правилам. Роль транспорта заключается в оказании специфических услуг, направленных на перемещение товара или человека в пространстве. Транспортная деятельность не сопровожда­ется созданием новых вещей (предметов материального мира). Ее цен­ность в том экономическом эффекте, который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место. Поэтому отношения по перевозке возникают при наличии потребности в террито­риальном перемещении объектов или людей с помощью транспортных средств. Обычно в них принимают участие два субъекта: транспортная организация (владелец транспортного средства) и лицо, заинтересованное в транспортировке. Будучи урегулированы нормами права, эти отношения принимают форму обязательственно-правовых.

Однако не всякое территориальное перемещение объектов или людей с помощью транспортных средств приводит к возникновению обязатель­ства перевозки. Последнее характеризуется рядом особенностей. Во-пер­вых, оно должно быть товарным и строиться на эквивалентно-возмездньк началах. Так называемые технологические перевозки, выполняемые соб­ственным транспортом какого-либо лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и др.), не порождают обязательства перевозки. Во-вторых, необходимо учитывать способ перемещения. Пе­ревозку характеризует пространственное перемещение грузов и лиц, на­ходящихся “на” и “в” самих транспортных средствах (на платформе, на палубе, в вагоне, в каюте, в трюме и т.д.). Если перемещение объекта осуществляется с помощью тяги и толкания (например, баржи или плота с помощью буксира), то возникают особые отношения буксировки. В-третьих, основная часть перевозок осуществляется так называемыми общественными возчиками, специально созданными для оказания транс­портных услуг всем и каждому. Их функции объясняются местом транс­порта в системе разделения труда. Транспорт — одна из самых высокомонополизированных отраслей человеческой деятельности, а от­дельные его виды вообще обладают естественной монополией (железно­дорожный транспорт)[[1]](#footnote-1).

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

Обязательство перевозки можно назвать ядром транспортных обязательств. При его осуществлении могут также возникать иные обязательства, связанные с транспортными услугами (организацион­но-перевозочные, экспедиционные, арендные и др.). Производность таких обязательств не устраняет их самостоятельного юридического значения. Близким по своей природе, но все же отличным от перевозки является буксировочное обязательство.

Таким образом, транспортными называются обязатель­ства по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также иные обязатель­ства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом.

В своей курсовой работе я попытался рассмотреть основные элементы договора перевозки грузов, их виды, правила заключения и ответственность за нарушения обязательств.

**1. Виды транспорта.**

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

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

**2. Источники правового регулирования.**

 ГК определяет лишь наиболее принципиальные правила, касающиеся перевозок груза, пассажира и багажа, а также иных транспортных обязательств (т. 40 и 41 ГК). Данный юридико-технический прием обусловлен двумя причинами. Во-первых, транспорт, будучи такой отраслью общественной деятель­ности, которая связывает отдельные части страны, требует единообраз­ного регулирования. Статья 71 Конституции РФ устанавливает, что федеральный транспорт, пути сообщения, информация и связь отне­сены к ведению Российской Федерации. Соответственно, даже в час­тноправовых актах, посвященных транспортным обязательствам, очень высок удельный вес императивных норм. Условия перевозки отдель­ными видами транспорта и ответственности се субъектов могут опре­деляться соглашением сторон только в случаях, когда ГК, транспортными уставами и кодексами, иным законодательством не установлено иное (ст. 784 ГК). Во-вторых, регулирование перевозок должно носить комплексный характер, имея в виду масштабы государ­ства, протяженность транспортных артерий и сложность управления ими. Комплексность достигается путем соединения в рамках одного правового акта норм частного и публичного права. В результате уста­навливаются единая схема управления соответствующим видом транс­порта, методы организации перевозок, условия содержания транспортных средств, дорог, путей сообщения и, наконец, взаимоот­ношения сторон обязательства перевозки. Поэтому в соответствии с абз. 1 п. 2 ст. 784 ГК общие условия перевозки определяются транс­портными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми на их основе правилами. Таким образом, регулирование основной части транспортных отношений должно осуществляться на уровне специаль­ных федеральных законов.

В настоящее время сохраняют силу и те кодифицированные акты транспортного законодательства, которые были приняты ранее послед­ней кодификации гражданского права. Они применяются в части, не противоречащей гл. 40 ГК, и будут действовать до момента введения в действие новых уставов и кодексов в качестве федеральных законов[[3]](#footnote-3). Транспортные кодексы принимались Верховным Советом СССР в форме законов (постановлений Президиума Верховного Совета СССР), а уставы утверждались постановлениями Правительств СССР и РСФСР.

К их числу относятся: 1) Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденный 15 октября 1955 г. (далее — УВВТ); 2) Устав железных дорог Союза ССР, утвержденный 6 апреля 1964 г. (далее — УЖД); 3) Кодекс торгового мореплавания Союза ССР, утвержденный 17 сентября 1968 г. (далее — КТМ); 4) Устав автомобильного транс­порта РСФСР, утвержденный 8 января 1969 г. (далее — УАТ); 5) Воз­душный кодекс Союза ССР, утвержденный 11 мая 1983 г. На смену последнему пришел Воздушный кодекс Российской Федерации (далее — ВК), принятый Государственной Думой 19 февраля 1997 г. и введен­ный в действие с 1 апреля 1997 г.

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

Наиболее важные текущие проблемы транспортных обязательств воплощаются в актах Президента и Правительства Российской Феде­рации. Кроме кодексов, уставов и иных названных актов для правового регулирования перевозок большое значение тлеют правила, издаваемые соответствующими транспортными ведомствами (министерством транспорта, министерством путей сообщения, федеральными транс­портными службами). В них закреплены не только правовые нормы, но и технические нормативы деятельности транспорта.

Единообразие судебной и арбитражной практики по разрешению споров, связанных с перевозками, обеспечивается актами толкования, которые содержатся в документах Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ[[4]](#footnote-4).

С учетом активного вовлечения России в мировое экономическое сообщество все более часто применяются международные транспортные соглашения и конвенции. Они используются при осуществлении между­народных перевозок, а также служат образцом для унификации рос­сийского транспортного права.

**3. Обязательства по перевозке грузов**

**3.1. Организационные предпосылки заключения договора грузовой пере­возки.**

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

По общему правилу, закрепленному в ст. 784 ГК, перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Заключение договора перевозки груза требует наличия организационных предпосылок. Они воплощаются во встречных действиях сторон обяза­тельства перевозки: перевозчик должен подать под погрузку исправные транспортные средства, а грузоотправитель — предъявить груз к пере­возке (ст. 791 ГК). Предпосылки заключения договора грузовой пере­возки сегодня могут приобретать правовые формы: а) заявок (заказов) на железнодорожном, речном, автомобильном и воздушном транспорте; 6) договоров об организации перевозок (годовых, навигационных и др.) на любых видах транспорта; в) административно-плановых актов в упоминавшихся особых случаях. Кроме того, иногда все организаци­онные предпосылки заключения договора перевозки груза просто со­держатся в самом договоре перевозки, имеющем консенсуальную природу.

При системе заявок (заказов) грузоотправители представляют пере­возчику сведения о своих потребностях в осуществлении перевозок. На железнодорожном и речном транспорте особо выделяются декадные заявки (ст. 28 УЖД и ст. 61 УВВТ). Подача заявки обеспечивает завязку процесса транспортировки груза, но не считается офертой в договоре перевозки.

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

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

В соответствии со ст. 791 ГК перевозчик обязан подать грузоотп­равителю исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Исправность и пригодность перево­зочных средств должна быть технико-коммерческой и обеспечивать сохранность груза в процессе транспортировки. Транспортное средство подается очищенным от остатков груза и мусора или промытым и продезинфицированным и т.п. При этом отправитель груза вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза[[5]](#footnote-5). Для морской перевозки большое значение имеет мореходность судна, также обнимающая и техническую (пригодность судна к плаванию вообще), и коммерческую его характе­ристику (пригодность для перевозки определенного груза при конкрет­ных условиях).

**3.2. Заключение договора перевозки**

Для заключения договора применяется система единого документа, предусмотренная п. 2 ст. 785 ПС Заполнение и выдача такого докумен­та имеет важное доказательственное значение. В зависимости от вида документа, служащего оформлению перевозки, выделяются: а) система накладной, применяемой практически на всех видах транспорта; б) система коносамента и в) система чартера, применяемые обычно на морском транспорте. В ряде случаев системы могут комбинироваться.

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

Договоры грузовой перевозки подразделяются по видам транспорта на договоры железнодорожной, автомобильной, внутренней водной, морской и воздушной перевозки. По территориальному признаку они делятся на внутригосударственные и международные. В зависимости от числа транспортных организаций, участвующих в транспортировке груза, выделяются договоры перевозки в местном, прямом и прямом смешанном сообщении. Местной называется перевозка, осуществляемая одной транспортной организацией, в рамках территориальных границ ее деятельности (например, железнодорожная перевозка из Санкт-Пе­тербурга в Москву в пределах Октябрьской железной дороги). Пере­возка, в которой по единому транспортному документу участвуют несколько транспортных организаций одного вида транспорта, имену­ется перевозкой в прямом сообщении (например, железнодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород). Прямой смешан­ной признается перевозка, в которой участвуют не менее двух видов транспорта, осуществляющих перевозку по единому документу, состав­ленному на весь путь следования (например, перевозка груза из Санкт-Петербурга в Волгоград с выполнением самим транспортом перевалки в Москве с железной дороги на водный транспорт). Порядок осущест­вления таких перевозок определяется соглашениями между организа­циями различных видов транспорта, которые должны заключаться на основе специального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (ст. 788 ГК)[[6]](#footnote-6). Предприятия различных видов транспорта в таком случае заключают между собой договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз и вывоз грузов и пр.) в порядке, установлен­ном транспортным законодательством (ст. 799 ГК). Если же груз будет следовать из Санкт-Петербурга в Москву по железнодорожной наклад­ной, а из Москвы в Волгоград — по новому перевозочному документу, выписанному отправителем после получения груза от железной дороги, то налицо обычная смешанная перевозка (соперевозка). Она включает два договора перевозки — по железной дороге и водным транспортом.

**3.3. Элементы обязательства грузовой перевозки.**

 Субъектами обязатель­ства являются, прежде всего, перевозчик и грузоотправитель. Отправи­телями грузов могут быть любые субъекты гражданского права. Напротив, перевозчиком может быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, наделенные правом осущест­влять грузовые перевозки по закону или на основании лицензии. Не являются перевозчиками те лица, которые хотя и имеют лицензию на транспортную деятельность, но осуществляют перемещение грузов для собственных нужд.

Договор обычно заключается с транспортной организацией пункта отправления груза. Если перевозка осуществляется в пределах сферы деятельности транспортной организации, заключившей договор, она и является субъектом договора на стороне перевозчика. При прямых перевозках одним видом транспорта или прямых смешанных перевоз­ках возникает обязательственное правоотношение с множественностью лиц-соперевозчиков. Каждый из них, принимая груз от предыдущей организации, исполняет свою обязанность по перевозке на соответст­вующем участке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первой транспортной организацией. Заключая договор пере­возки, транспортная организация пункта отправления выступает как от своего имени, так и от имени всех других, участвующих в исполнении обязательства перевозки лиц в качестве их представителя. Представи­тельство в данном случае основано на указании закона (как это имеет место на железнодорожном транспорте) или на договорах между транс­портными организациями. Соперевозчики становятся субъектами пра­воотношений по перевозке, причем отправитель даст согласие на их участие в договоре, подписывая накладную, в которой указываются путь следования и пункты перевалки. Наконец, в определенных случаях единственным перевозчиком является оператор комбинированной перевозки. Тогда множественности лиц на стороне перевозчика не воз­никает.

Грузополучатель, не совпадающий с отправителем и не участву­ющий в заключение договора перевозки, тем не менее приобретает права и несет перед перевозчиком определенные обязанности. В таких случаях грузополучатель выступает как особый субъект обяза­тельства по перевозке — третье лицо, в пользу которого заключен договор. Его нельзя рассматривать ни в качестве самостоятельной (третьей) стороны договора перевозки, ни в качестве одной стороны с отправителем, ни в качестве лица, принимающего исполнение за отправителя. Таким образом, договор перевозки груза — это договор в пользу третьего лица.

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

Срок в обязательстве перевозки — это промежуток времени, в те­чение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения. В соответствии со ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством, а при отсутствии таких сроков — в разумный срок. В ряде случаев в автомобильных и морских перевозках сроки доставки определяются соглашением сторон, а при его отсутствии — обычно принятыми сроками (ст. 149 КТМ). При прямых смешанных перевозках сроки доставки определяются по совокупности сроков, исчисляемых на основании правил, действующих на соответствующих видах транспорта. Срок доставки соблюден, если в пункте назначения груз выгружен средствами перевозчика или вагоны (суда) поданы под разгрузку средствами полу­чателя до истечения установленного (согласованного) срока доставки. При этом учитываются и особые обстоятельства, вызвавшие задержку в доставке грузов. Не считается, например, просрочкой в доставке задержка грузов, следовавших в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении и оставшихся в портах или на пристанях после закрытия навигации.

Содержание договора перевозки груза составляют права и обязан­ности сторон. Погрузка и выгрузка груза осуществляются транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмот­ренном договором, с соблюдением правил транспортного законода­тельства (п. 2 ст. 791 ГК). Обязанности по погрузке и выгрузке распределяются между участниками обязательства перевозки в зависи­мости от места погрузки. Транспортные организации самостоятельно осуществляют погрузку и выгрузку в местах общего доступа. В иных местах (склады, причалы и др.) погрузочно-разгрузочные работы вы­полняются соответственно отправителем и получателем за их счет. Транспортная организация может принять на себя выполнение этих работ по особым соглашениям с клиентурой. Необходимые для погруз­ки и выгрузки вспомогательные материалы или специальные приспо­собления предоставляются грузоотправителем, если иное не установлено правилами перевозок или соглашением сторон. Транспор­тная организация обычно не отвечает за несохранность груза, если его утрата (повреждение, порча) произошла вследствие обстоятельств, свя­занных с действиями отправителя по погрузке. Лишь при морских перевозках за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне во всех случаях отвечает перевозчик.

Погрузка и выгрузка, осуществляемые силами и средствами отпра­вителя (получателя) груза, должны производиться в срок, предусмот­ренный договором, если такие сроки не установлены транспортными уставами, кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами (п. 3 ст. 791 ГК). В большей части действующих транспортных актов и правил установлены нормативные сроки выгрузки. На морском транс­порте продолжительность сроков погрузки и выгрузки, именуемых сталийным временем (стадией), определяется соглашением сторон, а еще чаще — сроками, принятыми в соответствующих портах (ст. 134 КТМ). Стороны могут установить дополнительный срок ожидания судна под грузовыми операциями — контрсталийное время (контрста­лию) За простой судна в течение этого срока устанавливается и особая плата — демерредж[[7]](#footnote-7). Если грузовые операции не будут закончены и в контрсталийное время, перевозчик может отправить судно в плавание, хотя бы погрузка судна и не была завершена. При этом он сохраняет право на полное вознаграждение (ст. 136 КТМ).

Если погрузка или выгрузка не закончены в установленные сроки, наступает простой перевозочных средств, за который с отправителя или получателя взыскивается штраф. При досрочной погрузке (выгрузке), напротив, грузоотправителю (грузополучателю) выплачивается премия (при морских перевозках — диспач). В целях предупреждения доступа к грузу и обеспечения его сохранности в процессе перевозки обособ­ленные помещения и емкости (трюмы, крытые вагоны, цистерны и др.) должны быть опломбированы.

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

Провозная плата обычно должна быть внесена грузоотправителем при заключении договора перевозки. Допускается также перевод пла­тежной обязанности на получателя (например, ст. 154 КТМ). Распре­деление платежных обязанностей зависит также от условий договора, заключенного между отправителем и получателем. Они могут по-раз­ному определить момент перехода платежных обязанностей в перевозке от одной стороны к другой в зависимости от условий передачи товара (с завода, со склада отправителя, со станции отправления, со станции назначения, на складе у получателя). Кроме провозной платы, отпра­витель обязан оплатить дополнительно оказанные ему услуги (напри­мер, за взвешивание, за хранение груза). Они оплачиваются по соглашению сторон.

Перевозчик наделен правом удержания груза (ст. 359, 360 ГК, ст. 95 УВВТ, ст. 154 КТМ и др.) в целях обеспечения причитающихся ему провозной платы и других платежей. Однако право удержания может быть ослаблено или отменено законом, иными правовыми актами, договором или не применяться ввиду его несоответствия существу возникшего обязательства.

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

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

В ходе транспортировки договор может подвергнуться изменениям двух видов. Во-первых, грузоотправитель вправе изменить указанного в накладной грузополучателя без изменения пункта (станции, порта) назначения. Во-вторых, допускается изменение пункта назначения груза, т. е. его переадресовка. Заявление о переадресовке груза может быть подано грузоотправителем, грузополучателем, а также иными лицами, уполномоченными на то надлежащим образом. Переадресовка разрешается лишь с согласия перевозчика. Перевозка грузов после переадресовки оформляется новой накладной, составляемой станцией (портом, пристанью) переадресовки. Срок доставки груза при этом меняется. Организация, по заявлению которой произведено изменение грузополучателя или станции (порта) назначения груза, отвечает перед первоначальным адресатом за последствия этих изменений и обязана урегулировать расчеты между отправителем, первоначальным адреса­том и фактическим получателем груза (ст. 92—93 УВВТ, ст. 59—61 УЖД).

Совершение операций по выдаче и приемке грузов завершает испол­нение договора перевозки. Прибывший в адрес получателя груз должен быть принят получателем, а в соответствующих случаях еще и вывезен со станции (порта, пристани). Такая обязанность лежит на грузополу­чателе даже тогда, когда в его адрес прибыл не заказанный им груз. В таком случае груз принимается на ответственное хранение, и его даль­нейшая судьба определяется отправителем. Получатель вправе отка­заться от получения груза только при том условии, если качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что возмож­ность его полного или частичного использования исключена (ст. 62—63 УЖД, ст. 96 УВВТ, ст. 111 ВК, ст. 72 УАТ).

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

Грузополучатель обязан принять (вывезти) груз в установленные сроки. При нарушении этого условия он должен внести плату за хранение груза, которая может быть увеличена в несколько раз при наличии его вины (ст. 52 УЖД, ст. 98 УВВТ, ст. 158 КТМ). Кроме того, просрочка кредитора-получателя в этом случае снимает с перевозчика ответственность за порчу груза, вызванную его несвоевременной при­емкой. По истечении установленных сроков хранения груз как нево­стребованный подлежит реализации в установленном порядке. Реализации подлежат и бездокументарные грузы, т.е. грузы, прибыв­шие без сопроводительных документов.

**4. Особенности отдельных видов договора перевозки груза**

**4.1. 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 перевозку[[8]](#footnote-8). 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 укорачиваться[[9]](#footnote-9).

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.

**4.2. 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).

**4.3. 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 (Инкотермс[[10]](#footnote-10)).

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).

**4.4. 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.

**4.5. 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).

**5. Имущественная ответственность в обязательствах по перевозке**

**5.1. Условия ответственности.**

Имущественная ответственность участ­ников обязательства по перевозке грузов строится на общих принципах ответственности в гражданском праве (гл. 25 ГК). В ст. 793 ПС предус­мотрено, что в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установлен­ную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Вместе с тем ответственность в обязатель­ствах по перевозке имеет и значительную специфику, отличающую ее от обычной ответственности за нарушение обязательств. Прежде всего, она относится к случаям ограниченной ответственности, сужающей право на полное возмещение убытков по сравнению с общим порядком. Ограничения могут распространяться на упущенную выгоду и даже на часть реального ущерба. Кроме того, такая ответственность в значи­тельной мере является односторонне-нормативной: соглашения перевоз­чиков с грузовладельцами (отправителями и получателями) об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда такие соглашения допускаются транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 793 ГК). Следовательно, по соглашению сторон уровень ответствен­ности перевозчика, а также иных субъектов грузоперевозочного обяза­тельства может быть повышен. В транспортных уставах и кодексах принципы ответственности были сформулированы более жестко: недействительными признавались всякие соглашения перевозчиков с клиентурой, которые изменяли (понижали или повышали) или вообще устраняли ответственность какой-либо стороны обязательства (ст. 143 УЖД, ст. 179 УВВТ, ст. 160 КТМ, ст. 126 УАТ). Таким образом, ответ­ственности за нарушение обязательств по перевозке ныне свойственны: а) ограничение права на взыскание части убытков; б) запрет на умень­шение или устранение нормативной ответственности перевозчика; в) возможность определения ее размера и пределов по соглашению сторон в установленных случаях.

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

Перечень этих обстоятельств в ГК, уставах и кодексах рассматри­вается как исчерпывающий. Все иные, не попавшие в него обстоятель­ства, хотя бы их наступление и не зависело от сторон, не освобождают отправителя и перевозчика от ответственности за несовершсние дей­ствий по организации перевозок. Это означает, что перевозчики и отправители несут ответственность за неподачу транспортных средств и за их неиспользование независимо от вины, на началах предприни­мательского риска.

Ответственность по договору перевозки основана на несколько иных условиях. Прежде всего, это касается ответственности перевозчика за несохранность груза. Несохранность груза может проявляться в его утрате, недостаче и повреждении (порче). Под утратой понимается невозможность выдать груз получателю в течение установленных сро­ков (30 дней по истечении срока доставки или в иной срок). Недостача (частичная утрата) означает наличие разницы в весе или количестве груза, принятого к перевозке и сданного получателю по одной наклад­ной (коносаменту). Порча груза — несоответствие качества прибывшего в пункт назначения груза его первоначальному качеству, указанному в транспортных документах. При утрате, недостаче или порче обычно составляется документ о не сохранности груза (коммерческий акт, акт общей формы и др.). Если такой документ составлен перевозчиком единолично без участия представителей грузовладельца, он не имеет заранее установленной силы и оценивается судом наряду с другими документами и доказательствами по делу (п. 4 ст. 796 ГК).

Общим условием ответственности перевозчика за утрату, недо­стачу или порчу груза является вина, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности коммер­ческих организаций, осуществляющих предпринимательскую дея­тельность (ст. 401 ГК) и отвечающих на началах риска. Перевозчик же несет ответственность за несохранность груза после принятия его к перевозке и до выдачи получателю (иному управомоченному лицу), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвра­тить и устранение которых от него не зависело (ст. 796 ГК). Таким образом, именно перевозчик должен доказать свою невиновность путем ссылки на одно из названных обстоятельств, чтобы освобо­диться от ответственности. Исключение составляет правило ст. 161 КТМ, в силу которого при перевозках в заграничном сообщении перевозчик вообще не отвечает за несохранность груза, если докажет, что она произошла вследствие действий и упущений капитана, других лиц судового экипажа или лоцмана в судовождении или управлении судном (за так называемую “навигационную ошибку”), даже когда она обусловлена виновным поведением указанных лиц. Он отвечает только за упущения указанных лиц, которые имели место при приеме груза к перевозке, его погрузке, размещении на судне, хранении, выгрузке и выдаче (за так называемую “коммерче­скую ошибку”). При каботажных перевозках перевозчик на общих основаниях отвечает не только за коммерческие ошибки, но и за ошибки навигационные (“ошибки в мореплавании”).

Установление презумпции вины перевозчика не означает ее неоп­ровержимости. Напротив, в транспортном законодательстве содержит­ся примерный перечень наиболее типичных случаев, когда перевозчик может освободить себя от ответственности, доказав свою невиновность. Помимо вины отправителя или получателя, к числу таких обстоятельств относятся: а) особые естественные свойства груза, вызвавшие утрату им своих потребительских свойств; б) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке; в) сдача груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении; г) сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму, и пр. (ст. 148 УЖД, ст. 191 УВВТ и др.)[[11]](#footnote-11). При этом вина отправителя или получателя (клиентуры) может служить основанием как для полного освобождения перевозчика от ответственности, так и для применения смешанной ответственности.

**5.2. Виды имущественной ответственности.**

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

Объем и характер ответственности зависят от содержания нарушен­ной обязанности. Ответственность за неподачу транспортных средств или за их неиспользование в действующих уставах и кодексах исторически рассматривалась как ответственность за невыполнение плана перевозок и имела характер исключительной неустойки (ст. 144 УЖД, ст. 180 УВВТ, ст. 127 УАТ, ст. 109 КТМ и др.). Санкции, предусмотренные в них, взыскиваются либо в твердо установленном размере за учетную единицу, либо в процентном отношении к провозной плате[[12]](#footnote-12). В насто­ящее время в соответствии со ст. 794 ГК размер этой неустойки может быть определен по соглашению сторон при условии соблюдения запрета на снижение или устранение ответственности перевозчика. Кроме того, в транспортных законах, кодексах и уставах могут быть установ­лены дополнительные виды штрафов, связанных с организацией пере­возочного процесса, применяемых к отправителям и получателям. Так, ст. 21 Закона РФ “О федеральном железнодорожном транспорте”, по­мимо штрафов за невыполнение плана перевозок, упоминает штрафы: а) за использование без разрешения вагонов и контейнеров; б) задержку (простой) вагонов и контейнеров под погрузкой, выгрузкой или пере­грузкой; в) нарушение нормативных требований по поставке продукции на экспорт, повлекшее задержку вагонов и контейнеров; г) перегруз вагонов, контейнеров сверх грузоподъемности; д) не очистку подвиж­ного состава после выгрузки; с) повреждение или утрату подвижного состава; ж) предъявление груза, запрещенного к перевозке.

Ответственность перевозчика за несохранность перевозимого груза ограничивается частью реального ущерба, причиненного грузовла­дельцу. Эта часть ущерба может возмещаться перевозчиком трояко: а) в случае утраты или недостачи 1руза — в размере стоимости утрачен­ного или недостающего груза; б) в случае повреждения (порчи) груза — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере его стоимости; в) в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявле­нием его ценности,— в размере объявленной стоимости 1руза (п.2 ст. 796 ГК). Для определения стоимости груза применяется несколько способов. Доказательством стоимости груза прежде всего является его цена, указанная в счете продавца или в договоре. В Законе РФ “О федеральном железнодорожном транспорте” указано, что цена, ука­занная в счете или договоре, определяется с учетом налога на добавленную стоимость и инфляции (п. 3 ст. 20). При отсутствии счета или договорной цены применяется общее правило: стоимость груза исчис­ляется исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обыч­но взимается за аналогичные товары (п. 3 ст. 424 ГК). Клиент может выбрать, на какой момент исчислять цену: на дату предъявления иска или вынесения решения судом. Кроме того, наряду с возмещением ущерба, вызванного несохранностью груза, перевозчик возмещает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку груза, если она не входит в стоимость груза.

Особый вид нарушения перевозчиком своих договорных обязанно­стей — просрочка в доставке груза. В этом случае перевозчик уплачивает штраф, который в действующих транспортных уставах носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза. Эта ответственность также может быть изменена по соглашению сторон с соблюдением правил ст. 793 ГК. Просрочка в доставке груза может явиться причиной его порчи или даже гибели. Тогда, кроме уплаты штрафа за просрочку, перевозчик обязан возместить ущерб, причиненный порчей (гибелью) груза.

От имущественной ответственности за нарушение обязательств по перевозке необходимо отличать заранее установленное распределение риска убытков, которые могут возникнуть при транспортировке груза. К числу таких случаев относится специальное понятие в морской перевозке — авария. Под аварией в морском праве понимаются убытки, возникшие в результате наступления тех или иных обстоятельств в процессе перевозки. В зависимости от причин этих убытков различа­ются общая и частная аварии.

Общая авария характеризуется, прежде всего, тем, что убытки при­чиняются намеренными и разумными действиями в интересах всех участников перевозки (отсюда и ее название, ст. 232 КТМ). Эти убытки могут выражаться: а) в уничтожении части груза или судового имуще­ства (например, в целях форсирования хода судна, получившего по­вреждение, сжигается часть груза или судовой инвентарь); б) в каких-либо расходах (например, расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища из-за несчастного случая); в) в иных пожертвованиях (например, в целях снятия с мели судна, находящегося в опасном положении, менее ценная часть груза выбрасывается за борт) и т.д. Перечень убытков (расходов), которые считаются общей аварией, является примерным (ст. 234, 235 КТМ), а нормы, регламентирующие ее последствия,— диспозитивными (ст. 233 КТМ). Убытки признаются общей аварией лишь при условии, что соответствующие расходы или пожертвования носят чрезвычайный характер и понесены вследствие намеренных и разумных действий в целях спасания судна, груза и фрахта от общей для них опасности. При отсутствии хотя бы одного из перечисленных условий авария признается частной. Если, например, при перевозке уничтожается заболевшее животное, это будет частная авария, так как опасность грозила только грузу, но не судну. Перерасход топлива для преодоления встречного штормового ветра, предпринятый для скорейшего достижения порта, также не составит общей аварии, поскольку эти расходы не являются чрезвычайными, а связаны с обычными опасностями на море. Такие расходы предусматриваются правилами эксплуатации судов в качества штормового запаса топлива. Перечень убытков, не являющихся общей аварией, дан в ст. 238 КТМ.

Правовые последствия общей и частной аварий различны. Убытки, составляющие частную аварию, относятся на счет того, кто их понес (судовладелец, перевозчик или грузовладелец), или на того, кто отвечает за их причинение. Расходы или пожертвования, отнесенные к общей аварии, распределяются между всеми участниками перевозки.

# Заключение

Договор перевозки грузов - один из хозяйственных важнейших договоров, благодаря которому осуществляется связь между промышленностью и сельским хозяйством, промышленностью и торговлей.

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

На данном этапе договорные обязательства регулируются как Гражданским кодексом, так и иными нормативными актами, некоторые из которых были приняты ещё в СССР. Но вся проблема заключается в несовершенстве нашей законодательной базы. Не секрет, что порой договорные обязательства просто не выполняются в силу тех или иных причин. В таких случаях, хотя на бумаге и предусмотрена ответственность, она не наступает, т.к. нет строгого соблюдения закона. Практически во всех случаях его можно обойти, а это влечёт, в свою очередь, нарушение налаженных хозяйственных связей между поставщиками и потребителями той или иной продукции, несоблюдение правил перевозки грузов и т. п.

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

#

**Список литературы**

1. **Бюллетень нормативных актов РФ. 1994. №7**
2. **Ведомости РФ. 1993. №11**
3. **Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ. 1992. №1, 1993. №3**
4. **Гражданский кодекс РФ. Ч. 2. – М., 1999.**
5. **Гражданское право. Т. 2. / Под ред. Е.А. Суханова. – М., 1996.**
6. Гражданское право: Учебник. Ч. 2 / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М., 1997.
7. **Комментарий к ГК РФ, части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова. – М., 1996.**
8. **Комментарий части второй Гражданского кодекса РФ для предпринимателей. – М., 1996.**
9. **Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. – М., 1961.**
10. **Российская газета. 1997. 26 марта**
11. **Сборник договоров РФ. – М., 1997.**
12. **Собрание актов РФ. 1992. №24**
13. **Собрание законодательства РФ. 1994. №32**
14. **Собрание законодательства РФ. 1995. №5**
15. **Собрание законодательства РФ. 1996. №5**
16. **Собрание законодательства РФ. 1997. 1998.**
17. **Якушев В. Общие тенденции развития права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. – М., 1996.**

#### Приложение

**1. Предмет договора**

1.1. Предприятие обязуется принимать, а Клиент предос­тавлять для перевозки грузы в объеме \_\_\_\_\_ тонн и \_\_\_\_\_\_\_\_\_ тонно-километров в соответствии с утвержден­ным планом.

1.2. Для осуществления необходимых в соответствии с п. 1.1. настоящего договора перевозок Предприятие выделяет Клиенту ежемесячно (ежеквартально) \_\_\_\_\_\_\_ автомашин с объемом работы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ автомобиле-часов.

1.3. План перевозок согласовывается Предприятием и Кли­ентом за \_\_\_\_\_ дней до начала квартала.

1.4. Предприятие обязуется выполнять по поручению Кли­ента транспортно-экспедиционные услуги.

**2. Сумма договора**

# Сумма настоящего договора за \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_составляет

#  (период действия договора)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ руб.

**3. Обязанности Клиента**

3.1. Клиент обязан не позднее \_\_\_\_\_\_ часов дня, пред­шествующего перевозке, предоставлять Предприятию пись­менно или по телефону необходимую заявку на перевозку груза.

3.2. При осуществлении международных перевозок Клиент обязан передать заявку в письменной форме не позднее\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

3.3. Заявки должны сопровождаться подробной информа­цией о местах погрузки и разгрузки, с указанием объема пе­ревозок и времени работы складов

3.4. Клиент обязан своими силами и средствами осуществ­лять погрузку и разгрузку автомобилей Предприятия, не до­пуская их простоя.

3.5. Передаваемый для перевозки груз должен быть соот­ветствующим образом упакован и маркирован, что проверя­ется при погрузке представителем Клиента, действующим от его имени на основании доверенности водителем-экспедито­ром

3.6. После погрузки представитель Клиента обязан передать водителю-экспедитору необходимые перевозочные документы (накладную, пропуск на право въезда и выезда на необходи­мые территории и т. д.)

3.7.

**4. Обязанности Предприятия**

4.1. Предприятие обязано в кратчайшие сроки после подачи Клиентом заявки на перевозку определить количество и тип необходимых автомобилей и обеспечить их представление.

4.2. Необходимые автомашины должны быть поданы в места и сроки, определенные Клиентом в соответствующих заявках

4.3. Предприятие должно обеспечить пригодное для пере­возки грузов, предоставляемых Клиентом, техническое со­стояние автомобилей

4.4. Предприятие берет на себя ответственность за сохран­ность в пути перевозимого груза Клиента.

4.5. Груз, передаваемый Клиентом к перевозке, должен быть доставлен к месту назначения в согласованные сроки

4.6. При получении груза водитель-экспедитор обязан предъявлять путевой лист, заверенный печатью Предприятия

**5. Расчеты за перевозку**

5.1. Размер оплаты за перевозку составляет \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5.2. Размер оплаты за транспортно-экспедиционные услуги составляет \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5.3. Окончательный расчет по перевозкам и транспортно-экспедиционным услугам происходит после предъявления

Предприятием Клиенту счета не позднее \_\_\_\_\_ дней со дня получения счета Клиентом.

**6. Порядок оплаты**

Оплата за указанные в пп. 1.1, 1.4 настоящего договора ус­луги производится путем \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

**7. Ответственность сторон**

7.1. За систематическое (два и более раз) неисполнение (ненадлежащее исполнение) Предприятием своих обязанно­стей в соответствии с пп. 4.1, 4.2, 4.3, 4.5 настоящего до­говора Предприятие обязано выплатить штраф в размере

7.2. За не обеспечение сохранности принятого к перевозке груза Предприятие отвечает перед Клиентом в соответствии с действующим законодательствам Российской Федерации.

7.3. За несвоевременную оплату услуг Предприятия Клиент обязан дополнительно выплатить \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

за каждый день просрочки.

7.4.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**8. Действие непреодолимой силы**

8.1. Ни одна из сторон не несет ответственности перед другой стороной за невыполнение обязательств по настояще­му договору, обусловленное обстоятельствами, возникшими помимо воли и желания сторон и которые нельзя предвидеть или избежать, включая объявленную или фактическую войну, гражданские волнения, эпидемии, блокаду, эмбарго, землетря­сения, наводнения, пожары и другие стихийные бедствия.

8.2. Свидетельство, выданное соответствующей торговой палатой или иным компетентным органом, является достаточ­ным подтверждением наличия и продолжительности действия непреодолимой силы.

8.3. Сторона, которая не исполняет своего обязательства, должна дать извещение другой стороне о препятствии и его влиянии на исполнение обязательств по договору.

8.4. Если обстоятельства непреодолимой силы действуют на протяжении 3 (трех) последовательных месяцев и не обнару­живают признаков прекращения, настоящий договор, может быть расторгнут Предприятием и Клиентом путем направле­ния уведомления другой стороне.

**9. Порядок разрешения споров**

9.1. Все споры или разногласия, возникающие между сторонами по настоящему договору или в связи с ним, разре­шаются путем переговоров между сторонами.

9.2. В случае невозможности разрешения разногласий пу­тем переговоров они подлежат рассмотрению в арбитражном суде в установленном законодательством порядке.

**10. Порядок изменения и дополнения договора**

10.1. Любые изменения и дополнения к настоящему дого­вору имеют силу только в том случае, если они оформлены в письменном виде и подписаны обеими сторонами.

10.2. Досрочное расторжение договора может иметь место по соглашению сторон либо по основаниям, предусмотрен­ным действующим на территории Российской федерации гражданским законодательством, с возмещением понесенных убытков.

**11. Прочие условия**

11.1. Настоящий договор составлен в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, по одному экземп­ляру, для каждой из сторон.

11.2. Другие условия по усмотрению сторон\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

11.3. К договору прилагаются:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**12. Юридические адреса и платежные реквизиты сторон**

|  |  |
| --- | --- |
| Предприятие | Клиент |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| (индекс, адрес, расчётный и валютные счета) | (индекс, адрес, расчётный и валютные счета) |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| (должность, подпись) | (должность, подпись) |
| М.П. | М.П. |

1. См.: ст. 4 Закона РФ “О естественных монополиях от 17 августа 1995 г. (СЗ РФ. 1995. №34. Ст. 3426.), ст. 1 Закона РФ “О федеральном железнодорожном транспорте от 25 августа 1995 г. (СЗ РФ. 1995. №5. Ст. 3505) [↑](#footnote-ref-1)
2. См.: Гражданское право. В 2-х т. / Под ред. Е.А. Суханова. М., 1996. Т. 2. С. 270. [↑](#footnote-ref-2)
3. Закон РФ “О введении в действие части второй ГК РФ” (ст. 4) и постановление ВС РФ от 3 марта 1993 г. “О некоторых вопросах применения законодательства Союза ССР на территории РФ” № 4604 – 1 (п. 8) // СЗ. 1996. №5. Ст. 411; Ведомости РФ. 1993. №11. Ст. 393; СЗ РФ. 1994. №32. Ст. 3302; Российская газета, 1997. 26 марта [↑](#footnote-ref-3)
4. См.: письма Высшего Арбитражного Суда РФ: 1) от 21 августа 1992 г. №С-13/ОП-204 “О практике разрешения хозяйственных споров, возникающих из перевозок грузов” // Вестник ВАС РФ. 1992. №1; 2) от 22 января 1993 г. №С-13/ОС-23 “Об ответственности грузоотправителей и отделений (станций) железных дорог при перевозках экспортных грузов железнодорожным транспортом” // Вестник ВАС РФ. 1993. №3 и др. [↑](#footnote-ref-4)
5. Комментарий к ГК РФ, части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова. М., 1996. С. 362. [↑](#footnote-ref-5)
6. Якушев В. Общие тенденции развития права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. М., 1996. №9. С. 58-60. [↑](#footnote-ref-6)
7. Комментарии части второй Гражданского кодекса РФ для предпринимателей. М., 1996. С. 148-149. [↑](#footnote-ref-7)
8. Постановление Правительства РФ от 16 января 1995 г. №41 // СЗ РФ. 1995. №4. Ст. 304. [↑](#footnote-ref-8)
9. Указание МПС РФ от 17 мая 1994 г. № М-390у // БНА РФ. 1994. №7. [↑](#footnote-ref-9)
10. Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961. [↑](#footnote-ref-10)
11. Комментарий к ГК РФ части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова [↑](#footnote-ref-11)
12. Постановления Правительства РФ от 26 мая 1992 г.. №347, от 24 января 1993 г. №55, от 12 февраля 1994 №95, от 28 апреля 1995 г. №433 // СЗ РФ. 1993 №5. Ст. 394; 1994. №8. Ст. 597; СЗ РФ. 1995. №19. Ст. 1762. [↑](#footnote-ref-12)