



Егизаров В.А. Транспортное право: Учебник. - 6-е изд., доп. и перераб. - "ЗАО Юстицинформ", 2008 г.
Объем: **592 стр.**

ISBN: **978-5-72050-924-8**

В учебнике подробно изложены основные положения транспортного законодательства, рассмотрены вопросы правового регулирования отношений, возникающих на всех видах транспорта: автомобильном, воздушном, морском, речном и железнодорожном. Шестое издание подготовлено с учетом принятия нового транспортного законодательства. В приложении к работе даны тексты Воздушного кодекса РФ (1997 г.), Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.), Устава железнодорожного транспорта РФ (2003 г.), Кодекса торгового мореплавания РФ (1999 г.), Кодекса внутреннего водного транспорта РФ (2001 г.). Издание предназначено для работников органов государственной власти, преподавателей, аспирантов и студентов юридических ВУЗов и факультетов, а также для читателей, интересующихся вопросами транспортного права.

Издание предназначено для работников органов государственной власти, преподавателей, аспирантов и студентов юридических вузов и факультетов, а также для читателей, интересующихся вопросами транспортного права.

Содержание

Введение.....	2
Глава I. Общая часть.....	3
§ 1. Понятие и предмет транспортного права	3
§ 2. Виды транспорта. Управление транспортом	5
§ 3. Лицензирование транспортной деятельности	6
Глава II. Источники правового регулирования	9
§ 1. Понятие источников транспортного права	10
§ 2. Постановления пленумов Высшего Арбитражного Суда - источник транспортного права	11
§ 3. Транспортное право и транспортное законодательство	15
§ 4. Транспортное законодательство: его система и структура	17
Глава III. Договор перевозки грузов	22
§ 1. Понятие и виды договоров перевозки	23
§ 2. Основания для заключения договора перевозки.....	25
§ 3. Договор перевозки грузов	28
§ 4. Элементы обязательства по перевозке. Права и обязанности сторон.....	34
§ 5. Основания прекращения договора перевозки	40
§ 6. Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств.....	44
§ 7. Ответственность перевозчиков и грузоотправителей за несохранность грузов	50
§ 8. Ответственность перевозчика за просрочку доставки грузов	55
Глава IV. Перевозка грузов в прямом смешанном сообщении	58
§ 1. Особенности перевозки грузов в прямом смешанном сообщении	58
§ 2. Узловые соглашения	61
Глава VI. Претензии и иски	68
Глава VII. Другие виды договоров на транспорте	71
§ 1. Договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования....	71
§ 2. Договор транспортной экспедиции.....	78
§ 3. Договор буксировки	82
Воздушный кодекс Российской Федерации	86
Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	86
Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации	86
Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации	86
Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации	86

Введение

Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена.

В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства в нашей стране осуществляется несколько своеобразно. Гражданский кодекс Российской Федерации в гл. 40 определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения должны обязательно учитываться действующим транспортным законодательством, независимо от того, включены они в транспортные кодексы и уставы или нет. Так, они нашли свое отражение в недавно принятых Воздушном кодексе Российской Федерации (1997 г., далее - ВК), Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г., далее - УЖТ), Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г., далее - КТМ), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г., далее - КВВТ), Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г., далее - УАТ и ГЭТ). Вместе с ними продолжают действовать нормативные акты, изданные в их развитие, - Правила перевозок грузов, пассажиров, инструктивные указания Государственного арбитража СССР по вопросам, имеющим отношение к транспорту (об этом более подробно см. в [гл. II](#)), Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Хотелось бы обратить внимание на одно обстоятельство, которое имеет существенное значение при изучении транспортного права и транспортного законодательства.

Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензий и т.д., продолжают оставаться неизменными уже многие годы. Это позволило

использовать в настоящей работе высказывания и суждения известных юристов прошлых лет по различным спорным аспектам транспортного законодательства, которые продолжают быть актуальными и по сей день и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых проблем, существующих в транспортных обязательствах в настоящее время, и, кроме того, выработать свою точку зрения на те или иные положения транспортного законодательства. Таким образом, человек, изучающий данную тему, получает информацию о теоретическом обосновании тех или иных проблем, закладывая научный фундамент своей будущей специальности.

Поэтому абсолютно несостоятельны утверждения В.В. Витрянского^{*(1)} о том, что "является некорректной ссылка на авторов - специалистов транспортного права, опубликовавших свои работы 40-50 лет назад при совершенно иных условиях экономического оборота, в условиях действия законодательства несуществующего государства".

Круг отношений, рассматриваемых в настоящей работе, весьма широк. Это отношения, связанные с понятием транспортного права, системой и структурой транспортного законодательства всех видов транспорта, понятием и заключением договоров перевозки на различных видах транспорта, с ответственностью транспортных организаций и клиентуры за ненадлежащее исполнение транспортных обязательств, иными транспортными договорами и т.д.

В качестве приложения представлены тексты Воздушного кодекса Российской Федерации (1997 г.), Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.), Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.), Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.), которые позволяют глубже понять содержание нового транспортного законодательства Российской Федерации.

Глава I. Общая часть

§ 1. Понятие и предмет транспортного права

В условиях перехода к рыночной экономике отношения, связанные с транспортом, приобретают важное значение. Отличительная особенность транспорта как отрасли материального производства заключается в том, что он не создает новых материальных ценностей и потому не увеличивает богатства общества. Его продукция - деятельность по территориальному перемещению грузов или людей.

Транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. От регулярной, четкой работы транспортных предприятий, своевременной перевозки грузов и пассажиров зависит ритмичная работа промышленности, торговли и т.д.

Для определения предмета транспортного права необходимо выявить специфический признак отношений, регулируемых этим правом. Так, например, в ст. 1 Устава железнодорожного транспорта установлено, что Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Таким образом, специфическим признаком отношений на железнодорожном транспорте является оказание услуг, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа. Но транспортное право регулирует отношения, связанные не только с железнодорожными перевозками, но и с перевозками на других видах транспорта. Следовательно, предметом транспортного права являются общественные отношения между транспортными предприятиями и клиентурой, возникающие в связи с оказанием услуг по использованию транспортных средств для осуществления перевозочного процесса.

Рассматривая место транспортного права в системе права, следует исходить из следующего.

Транспортное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их многочисленной клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными предприятиями как одного, так и разных видов транспорта. В разное время некоторые авторы публикаций предлагали признать самостоятельными отраслями права все транспортное право или его отдельные части. Так, например, в

отношении воздушных перевозок был сделан вывод о необходимости признать воздушное право уже на современном уровне его развития самостоятельной отраслью права*(2). Представители морского транспорта в более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании*(3).

Общепринято разграничивать отрасли права по предмету и методу правового регулирования. Как справедливо отмечал О.С. Иоффе, всякая отрасль права характеризуется двумя моментами: во-первых, определенным предметом регулирования, т.е. теми общественными отношениями, которые ею формируются, закрепляются и охраняются, и во-вторых, определенным методом регулирования, т.е. тем специфическим способом, при помощи которого законодатель на основе данной совокупности юридических норм обеспечивает нужное ему поведение людей как участников правоотношений*(4). Совершенно очевидно, что предметом правового регулирования в отдельной отрасли права должен служить однородный круг общественных отношений. Однако нередко такие однородные общественные отношения (как, например, в транспортной деятельности) складываются и развиваются под воздействием целого ряда других отраслей права: гражданского, административного, трудового и т.д. В таких случаях возникает необходимость в дополнительных мерах, позволяющих определить предмет данной отрасли права. В этом смысле наиболее важное значение имеет метод правового регулирования, под которым понимается юридическое средство воздействия, применяемое при правовом регулировании общественных отношений. Только единство предмета и метода регулирования является правильным классификационным признаком распределения норм права по отраслям.

Однако не все авторы исходят из того, что появление отрасли права возможно при наличии своих предмета и метода. Так, В.М. Левченко и И.Н. Сенякин указывают на такую, казалось бы, по их мнению, незначительную причину, мешающую легализоваться той или иной отрасли права, как неблагозвучное ее звучание. "Комплексирование законодательства, - говорят они, - в сферах культуры, образования, здравоохранения представлено законами кодифицированного типа (например, Закон РФ "Об образовании"). Здесь возникает чисто терминологическое затруднение, как именовать такие отрасли"*(5).

С этим мнением трудно согласиться, так как оно недостаточно аргументировано и доводы авторов представляются недостаточно обоснованными.

Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Однако такое сочетание само по себе не является достаточным основанием для выделения транспортного права в самостоятельную отрасль. Не может служить аргументом и наличие уставов и кодексов на транспорте, а также большое количество нормативного материала, регулирующего отношения на транспорте.

Появление новой отрасли права возможно лишь там, где можно создать общие положения, отражающие общие принципы и методы регулирования для всех норм. Если это невозможно, то нельзя говорить о наличии самостоятельной отрасли права. Имущественные отношения, возникающие в связи с деятельностью транспортных предприятий, подчинены общим началам гражданского законодательства, а важнейший раздел транспортного права - договор перевозки - представляет собой институт гражданского права. Транспортное право определяется предметом и методом, характерными в своем большинстве для гражданского, административного, трудового права, которые не отражают единых особенностей, характерных только для транспортного права. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, еще не созрели условия для появления новой отрасли права. Все сказанное позволяет сделать вывод, что транспортное право, а тем более его части не являются самостоятельными отраслями права. Транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права. Оно регулирует разные по характеру отношения, которые возникают в процессе взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей.

Однако есть и другая точка зрения, с которой нельзя согласиться.

На состоявшейся в апреле 2004 г. Всероссийской научно-практической конференции "Теоретические проблемы формирования транспортного права" некоторые выступающие настаивали (не приводя при этом достаточно весомых аргументов) на том, что "транспортное право - это самостоятельная отрасль системы российского права, которая представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих однородную группу общественных отношений по организации и деятельности транспортных организаций, предприятий, физических лиц, присущими ей методами, основанная на определенных правовых принципах и обладающая самостоятельными источниками права, обеспечиваемая поддержкой общества и государства"*(6).

Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права - гражданского, административного, трудового, земельного и т.д. - состоит в регулировании

деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны. Нормы транспортного права регулируют главным образом отношения между транспортными предприятиями и их клиентурой по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их в учебных заведениях выделяется в специальный самостоятельный курс. В этих взаимоотношениях (перевозчика и клиентуры) имеется ряд моментов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. Сюда относятся, например, заключение долгосрочных договоров, подача транспортных средств, ответственность за невыполнение обязательств, тарифы, предъявление претензий и исков и т.д. Специальные части транспортного права - железнодорожное, внутренневодное, воздушное, морское и автомобильное право - касаются конкретных вопросов, регулирующих отношения на каждом виде транспорта с учетом его специфики, например, оформление транспортных документов, порядок лицензирования транспортной деятельности и т.д.

Таким образом, транспортное право, представляя собой комплексную отрасль российского права, не является самостоятельной отраслью права.

§ 2. Виды транспорта. Управление транспортом

Управление транспортом имеет своей задачей своевременно и качественно обеспечить дальнейшее развитие и совершенствование транспорта страны, связанного с жизнедеятельностью всех отраслей экономики, и на этой основе содействовать более полному удовлетворению материальных и культурных потребностей общества. Различают пять основных видов транспорта: железнодорожный, морской, воздушный, речной и автомобильный.

Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте производится централизованно и относится к исключительной компетенции ОАО "Российские железные дороги".

Главными целями деятельности акционерного общества являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Особенностью ОАО "Российские железные дороги" является то, что все акции ОАО находятся в собственности Российской Федерации. Продажа и иные способы отчуждения находящихся в собственности Российской Федерации акций ОАО "Российские железные дороги", передача их в залог, а также иное распоряжение указанными акциями осуществляется только на основании федерального закона^{*(7)}.

Для достижения целей, указанных в Уставе ОАО "Российские железные дороги"^{*(8)}, оно вправе осуществлять следующие основные виды деятельности: оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с предоставлением этой инфраструктуры; выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования; перевозка пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе для государственных нужд, воинские и специальные железнодорожные перевозки; обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей обществу, и т.д.

Основными структурными единицами ОАО являются филиалы и представительства, которые не являются юридическими лицами и наделяются имуществом, принадлежащим обществу. После государственной регистрации ОАО "Российские железные дороги" все 17 управлений железных дорог являются его филиалами. Руководители филиалов назначаются президентом общества и действуют на основании выданных обществом доверенностей. Доверенности руководителям филиалов от имени общества выдает президент общества или лицо, исполняющее его обязанности. Президент ОАО назначается на должность и освобождается от должности Правительством Российской Федерации.

Таким образом, в результате реформы на железнодорожном транспорте произошло изменение формы собственности - железнодорожный транспорт из федеральной собственности перешел в частную собственность. При этом, учитывая появление филиалов, возникли проблемы с подсудностью споров.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в информационном письме от 2 апреля 2004 г. N С1-7/уп-389 "О некоторых вопросах, связанных с подсудностью споров, вытекающих из договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом" разъяснил, что в соответствии с частью 3 статьи 38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.

Согласно Федеральному закону от 27 февраля 2003 г. N 29-ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта создано открытое акционерное общество "Российские железные дороги", которое, в частности, осуществляет перевозку грузов, пассажиров, багажа и

грузобагажа.

Железные дороги, ранее являвшиеся самостоятельными юридическими лицами - перевозчиками, в настоящее время имеют статус филиала открытого акционерного общества. Общество выдало генеральную доверенность начальникам железных дорог, в соответствии с которой филиал вправе в том числе вести актово-претензионную работу, заключать и расторгать договоры, вносить в них изменения и дополнения.

Частью 5 ст. 36 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации предусмотрено, что иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его филиала, расположенного вне места нахождения юридического лица, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения юридического лица или его филиала.

Поэтому если истцом предъявлен в арбитражный суд иск к ОАО "Российские железные дороги", вытекающий из перевозки груза, по месту нахождения железной дороги - филиала общества, такой иск подлежит рассмотрению по существу этим судом без передачи его на рассмотрение арбитражного суда по месту нахождения ОАО "Российские железные дороги".

Если иск, возникший в связи с осуществлением перевозки груза и вытекающий из деятельности филиала открытого акционерного общества, предъявлен к ОАО "Российские железные дороги" в Арбитражный суд города Москвы, а этот суд направил исковые материалы в арбитражный суд по месту нахождения филиала, последний в соответствии с ч. 4 ст. 39 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации должен рассмотреть его по существу.

Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. N 314 "О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти"*⁽⁹⁾ Министерство путей сообщения было ликвидировано, а вопросы, регулируемые им, были переданы в ведение Министерства транспорта Российской Федерации. Оно было создано в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 20 мая 2004 г. N 649 "Вопросы структуры федеральных органов исполнительной власти"*⁽¹⁰⁾. В состав Министерства вошли Федеральная служба по надзору в сфере транспорта*⁽¹¹⁾, Федеральное агентство воздушного транспорта*⁽¹²⁾, Федеральное дорожное агентство*⁽¹³⁾, Федеральное агентство железнодорожного транспорта*⁽¹⁴⁾, Федеральное агентство морского и речного транспорта*⁽¹⁵⁾, Федеральное агентство геодезии и картографии.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. N 395*⁽¹⁶⁾ (п. 1), Министерство транспорта является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта и Федерального агентства геодезии и картографии (п. 2 Положения).

Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с Положением о министерстве разрабатывает проекты законодательных и иных нормативных актов, определяющих порядок функционирования транспортного комплекса, контролирует в пределах своей компетенции исполнение законодательных и иных нормативных правовых актов, анализирует практику их применения в транспортном комплексе, согласовывает, утверждает в установленном порядке и издает обязательные для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе, правила, руководства, положения, стандарты, нормы, инструкции и другие нормативные акты, в том числе межведомственного характера, по вопросам, отнесенным к его компетенции, и дает по ним разъяснения.

§ 3. Лицензирование транспортной деятельности

Государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации*⁽¹⁷⁾ предусмотрела возможность приватизации предприятий морского, воздушного, внутреннего водного и автомобильного транспорта, которая позволила физическим и юридическим лицам осуществлять предпринимательскую деятельность (перевозка грузов и пассажиров, транспортно-экспедиторские и другие виды работ). При этом особо отмечалось, что такая деятельность может осуществляться только на основании специальных разрешений (лицензий). На железнодорожном транспорте предпринимательскую деятельность можно осуществлять на основании лицензии,

полученной в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 г. N 134 "О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте" ^{*(18)}. Это стало возможным в результате изменения формы собственности на железнодорожном транспорте в 2003 г. Это уже второе постановление Правительства РФ по вопросам лицензирования, которое издано в развитие основополагающего Федерального закона от 8 августа 2001 г. N 128-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" ^{*(19)}.

Постановлением были утверждены Положение о лицензировании перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом; Положение о лицензировании перевозок железнодорожным транспортом грузов; Положение о лицензировании транспортировки грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути; Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

В соответствии с указанным постановлением общим для всех положений является порядок выдачи лицензии. Лицензия предоставляется на 5 лет. Срок действия лицензии может быть продлен по заявлению лицензиата в порядке, предусмотренном для переоформления лицензии. В Федеральном законе от 8 августа 2001 г. N 128-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" особо отмечено, что со дня его вступления в силу введение лицензирования иных видов деятельности возможно только путем внесения дополнений в установленный данным Законом перечень видов деятельности, на осуществление которых требуется лицензия, т.е. было установлено (и еще раз подтверждено ст. 49 ГК РФ), что любой вид деятельности, подлежащий лицензированию, может быть установлен только на федеральном уровне.

Статья 5 Федерального закона определяет полномочия Правительства Российской Федерации при осуществлении лицензирования. Правительству РФ предоставлено право утверждать положения о лицензировании конкретных видов деятельности; определять федеральные органы исполнительной власти, которые могут осуществлять лицензирование конкретных видов деятельности; устанавливать виды деятельности, лицензирование которых осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В статье 17 Федерального закона к числу лицензируемых видов деятельности отнесен целый ряд видов предпринимательской деятельности, связанных с перевозкой грузов и пассажиров.

На морском транспорте обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой пассажиров и грузов; сюрвейерское обслуживание морских судов в морских портах; погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах; деятельность по обслуживанию буксировок морским транспортом (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

На внутреннем водном (речном) транспорте обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой пассажиров и грузов; погрузочно-разгрузочной деятельностью на внутреннем водном транспорте.

На воздушном транспорте лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой грузов и пассажиров; деятельность по техническому обслуживанию воздушных судов; деятельность по ремонту воздушных судов; деятельность по применению авиации в отраслях экономики.

На автомобильном транспорте обязательному лицензированию подлежат перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя); перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом; перевозки грузов емкостью свыше 3,5 тонны (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Руководствуясь полномочиями, предоставленными ему Федеральным законом "О лицензировании отдельных видов деятельности" (как ранее действующим, так и нынешним), Правительство Российской Федерации утвердило на каждом виде транспорта положения о лицензировании конкретных видов деятельности.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 г. N 134, которое упоминалось выше, для осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте и, соответственно, получения лицензии необходимо соблюдение требований нормативных правовых актов Российской Федерации, отраслевых стандартов и иных нормативных технических документов, устанавливающих правила перевозок грузов, пассажиров, и требований по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте; соответствие подвижного состава, железнодорожных станций, других зданий и сооружений, оборудования и устройств, используемых при перевозках грузов и пассажиров, а также технологических процессов

установленным техническим нормам и правилам в области железнодорожного транспорта; наличие работников, удовлетворяющих соответствующим квалификационным требованиям; предоставление пассажирам информации о режиме работы лицензиата, месте его нахождения, наличии лицензии и сертификатов на услуги, подлежащие обязательной сертификации; осуществление перевозок пассажиров в соответствии с нормами и правилами, установленными на железнодорожном транспорте; наличие в штате лицензиата лиц, ответственных за перевозки грузов и пассажиров, имеющих высшее или среднее специальное образование и стаж работы в этой области не менее 3(5) лет за последние 10 лет трудовой деятельности.

В настоящее время при осуществлении предпринимательской деятельности, связанной с перевозочным процессом на морском транспорте, физические и юридические лица руководствуются положениями о лицензировании перевозок морским транспортом грузов, пассажиров, деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом; погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах; сюрвейерского обслуживания морских судов в морских портах, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2002 г. N 447*(20). В соответствии с этими положениями лицензированию подлежит вышеперечисленная деятельность юридических лиц независимо от формы собственности, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, связанная:

а) с перевозкой грузов и пассажиров, фрахтовыми операциями по перевозкам грузов и пассажиров на морском транспорте, буксировкой судов и других плавучих объектов;

б) с обслуживанием судов в портах с целью обеспечения жизнедеятельности судовых экипажей и безопасности мореплавания;

в) с транспортно-экспедиционным обслуживанием, погрузочно-разгрузочной деятельностью в морских портах.

Лицензия выдается в соответствии с новым порядком, на каждый вид деятельности Федеральной службой по надзору в сфере транспорта на срок не менее чем пять лет. Статья 8 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" допускает, что Положением о лицензировании конкретных видов деятельности может быть предусмотрено бессрочное действие лицензии.

Для получения лицензии заявитель представляет в лицензионный орган: заявление о выдаче лицензии с указанием наименования и организационно-правовой формы, юридического адреса, номера расчетного счета и названия соответствующего банка (для юридических лиц); для физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, - фамилию, имя, отчество, место жительства в соответствии с паспортными данными; сведения о виде деятельности, которой намерены заниматься юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель; копии учредительных документов и свидетельство о государственной регистрации предприятия, заверенные нотариусом; копию свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя; характеристики судов и плавучих объектов, погрузочно-разгрузочного оборудования, причалов и других средств, необходимых для выполнения соответствующего вида деятельности. В случае аренды основных средств предоставляются копии документов, подтверждающих право их использования для лицензированного вида деятельности. Лицензирующий орган принимает решение о предоставлении лицензии в срок, не превышающий шестидесяти дней со дня поступления заявления о предоставлении лицензии со всеми необходимыми документами. Установление указанного срока осуществляется в соответствии со ст. 9 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности".

На основании этой же статьи соискатель лицензии имеет право обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, отказ лицензирующего органа в предоставлении лицензии или его бездействие.

При осуществлении предпринимательской деятельности, связанной с воздушным транспортом, следует руководствоваться Федеральными авиационными правилами лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 г. N 85*(21). В соответствии с этими правилами (п. 2) лицензированию подлежат следующие виды деятельности:

а) осуществление и обеспечение воздушных перевозок (внутренних и международных) пассажиров, багажа, грузов и почты на коммерческой основе;

б) обслуживание воздушного движения, а также обслуживание воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах;

в) проведение авиационных работ для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в том числе выполняемых в воздушном пространстве иностранных государств, и деятельность по обеспечению авиационных работ;

г) подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей

авиационного персонала.

Лицензии выдаются в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 января 2006 г. N 45 "Об организации лицензирования отдельных видов деятельности"*⁽²²⁾ Федеральным агентством воздушного транспорта. Некоммерческая деятельность в области гражданской авиации может осуществляться без лицензий.

Для получения лицензии заявитель представляет все документы, предусмотренные ст. 9 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности", а также документы, предусмотренные Федеральными авиационными правилами: копию документа, подтверждающего профессионально-техническую (технологическую) возможность заявителя выполнять лицензированный вид деятельности (свидетельства эксплуатанта, сертификаты).

Лицензирование перевозочной (перевозка грузов и пассажиров) погрузочно-разгрузочной деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на внутреннем водном транспорте в Российской Федерации, производится в соответствии с Положениями о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте*⁽²³⁾, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 27 мая 2002 г. N 345. В данных Положениях детально регулируются отношения, связанные с выдачей лицензии юридическим и физическим лицам, занимающимся предпринимательской деятельностью при осуществлении ими перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям; осуществлении ими погрузочно-разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте.

Лицензия выдается Федеральной службой по надзору в сфере транспорта на срок не менее пяти лет по установленной им форме.

На автомобильном транспорте при осуществлении деятельности, которая подлежит обязательному лицензированию, руководствуются Положением, которое устанавливает ее виды и порядок их лицензирования.

Обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации. Она регулируется Положением о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 14 марта 1997 г. N 295*⁽²⁴⁾. В соответствии с ним (п. 2) лицензированию подлежит деятельность юридических лиц независимо от организационно-правовой формы, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, выполняющих: а) городские, пригородные и междугородные перевозки, в том числе межобластные (имеются в виду перевозки между субъектами Российской Федерации); б) перевозки пассажиров легковыми автомобилями на коммерческой основе. Выдача лицензий осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, которые на это уполномочены.

В настоящее время деятельность, связанная с транспортно-экспедиционным обслуживанием, лицензированию не подлежит (ст. 7 Федерального закона "О безопасности дорожного движения", предусматривающая лицензирование транспортно-экспедиционной деятельности, исключена из Закона*⁽²⁵⁾).

В тех случаях, когда необходимо получение лицензии на осуществление деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации, следует руководствоваться Положением, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1992 г. N 118*⁽²⁶⁾. В соответствии с ним лицензии на осуществление деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием автотранспортных средств, выдаются региональными отделениями Российской транспортной инспекции и ее филиалами.

Контроль за соблюдением порядка лицензирования на железнодорожном, морском, внутреннем водном, автомобильном и воздушном транспорте, в том числе за выполнением лицензионных требований и иных условий, осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и Федеральным агентством воздушного транспорта непосредственно или через свои территориальные органы. Наличие лицензии, связанной с осуществлением транспортного процесса, не освобождает юридическое лицо или индивидуального предпринимателя от обязанности иметь необходимые свидетельства, рабочие дипломы, сертификаты и другие документы, предусмотренные действующими правилами по эксплуатации транспортных средств, оборудования, технических средств, устройств и т.д. Например, на внутреннем водном транспорте обязательной сертификации подлежат суда внутреннего и смешанного плавания, судовые устройства, механизмы и оборудование. Такой же порядок установлен и на воздушном транспорте.

Глава II.

Источники правового регулирования

§ 1. Понятие источников транспортного права

Под источником транспортного права понимают обычно ту юридическую форму, в которой выражается правотворческая деятельность государства и с помощью которой воля законодателя становится обязательной для исполнения. В составе транспортного законодательства различают следующие основные источники права: законы, указы Президента Российской Федерации, подзаконные нормативные акты. К источникам транспортного права также относятся санкционированные обычаи, постановления пленумов Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Определяющее положение по отношению ко всем другим законам занимает Конституция Российской Федерации - Основной закон нашего государства. Конституция является источником транспортного права, выступая в качестве юридической базы его развития. В то же время Конституция содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту.

Конституция Российской Федерации (ст. 71) относит управление федеральным транспортом, путями сообщения к ведению Российской Федерации. Это положение является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

Несомненно, важный источник транспортного права - это Гражданский кодекс Российской Федерации, который сконцентрировал в отдельной главе (гл. 40) нормы, регулирующие основные положения по перевозкам: о договоре перевозки грузов и пассажиров, перевозке транспортом общего пользования, подаче транспортных средств, погрузке и выгрузке груза, ответственности перевозчика, претензиях и исках и т.д.

Источниками транспортного права являются и транспортные уставы и кодексы, действующие в настоящее время. Они детально регулируют отношения, возникающие на транспорте. Это Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), Воздушный кодекс Российской Федерации (1997 г.), Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.), Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.). Особенностью данных нормативных актов является то, что основные положения в них регулируются нормами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации (гл. 40).

К числу источников транспортного права относятся указы Президента Российской Федерации, регулирующие наиболее важные и конкретные сферы транспортных отношений. Например, указы Президента Российской Федерации от 3 мая 1995 г. N 438 "О Российской академии путей сообщения" ^{*(27)}, от 16 мая 1996 г. N 732 "О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации" ^{*(28)}, от 2 октября 1998 г. N 1175 "Об утверждении Положения о военнотранспортной обязанности" ^{*(29)}.

Источниками транспортного права являются также подзаконные акты, которые можно разделить на две группы: 1) постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации и 2) инструкции, постановления и правила, исходящие от министерств и ведомств. Например, постановления Правительства Российской Федерации от 20 мая 1998 г. N 466 "О возложении функций государственного надзора за безопасностью судоходных гидротехнических сооружений на Министерство транспорта Российской Федерации" ^{*(30)}, от 9 апреля 2001 г. N 278 "О мерах государственной поддержки обновления парка морских, речных, воздушных судов и их строительства" ^{*(31)}, от 5 декабря 2001 г. N 848 "О Федеральной целевой программе "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)" ^{*(32)}.

Министерству транспорта Российской Федерации предоставлено право самостоятельно принимать правовые акты в установленной сфере деятельности: правила перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов; правила формирования, применение тарифов, взимание сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов; правила государственной регистрации и государственного учета гражданских воздушных судов; условия обеспечения ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам; порядок выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов и т.д. Все указанные нормативные акты обязательны для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе ^{*(33)}.

К источникам транспортного права следует отнести также обычаи делового оборота. Обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо

документе (опубликовано в печати, изложено во вступившем в законную силу решении суда по конкретному делу, содержащему сходные обстоятельства и т.п.). Причем ст. 5 Гражданского кодекса Российской Федерации специально подчеркивает, что обычаи делового оборота, противоречащие обязательным для участников соответствующего отношения положениям законодательства или договору, не принимаются. Например, согласно ст. 130-132 Кодекса торгового мореплавания при отсутствии соответствующего соглашения сторон вопрос о сроке погрузки, о размере платы за простой разрешается на основе обычаев, действующих в данном порту.

Источниками транспортного права следует считать также постановления пленумов Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ, которые обеспечивают единообразие судебной практики и которым предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров (об этом более подробно см. § 2 настоящей главы).

Примером может служить Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. N 30 "О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации", в котором Пленум Высшего Арбитражного Суда разъясняет, как следует применять судам на практике отдельные положения Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г.*⁽³⁴⁾

В процессе регулирования отношений по перевозкам, особенно когда в связи с ними возникают арбитражные или судебные споры, важно учитывать инструктивные указания Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации по поводу отношений транспортных предприятий с клиентурой. Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в Постановлении от 15 апреля 1992 г. N 7*⁽³⁵⁾ разъяснил, что эти инструктивные указания по применению законодательства при разрешении споров и их доарбитражном урегулировании сохраняют свое действие на территории Российской Федерации в той части, в которой они не противоречат законодательству Российской Федерации. Эти нормативные акты также являются источником транспортного права.

§ 2. Постановления пленумов Высшего Арбитражного Суда - источник транспортного права

Практика арбитражных судов играет весьма важную роль в обеспечении единообразного применения арбитражными судами законов, постановлений Правительства и иных нормативных актов при разрешении споров, входящих в их компетенцию. Что же следует понимать под практикой арбитражных судов?

Под практикой арбитражных судов следует понимать обобщенное выражение единой линии арбитражных судов, находящей свое воплощение во вступивших в законную силу решениях и определениях различных инстанций арбитражных судов. Выявление такой единой линии важно для правильного толкования нормативных актов и их правильного применения, что нередко приводит к восполнению пробелов в действующем законодательстве. Она учитывается законодателем в процессе совершенствования действующего транспортного законодательства и издания новых нормативных актов.

Следует отметить, что практика арбитражных судов и транспортное законодательство, будучи неразрывно связаны между собой, оказывают постоянное воздействие друг на друга.

С одной стороны, транспортное законодательство служит основой для формирования устойчивой практики арбитражных судов при разрешении споров с участием транспортных организаций и оказывает определенное влияние на практику, которое заключается в том, что Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ дает, в пределах своей компетенции, разъяснения по применению тех или иных положений транспортного законодательства.

С другой стороны, арбитражные суды, применяя те или иные положения транспортного законодательства, создают определенные предпосылки для его совершенствования, что приводит в дальнейшем, как правило, к изменению транспортного законодательства.

Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ по разъяснению применения судебной практики в отношении перевозки грузов представляют собой деятельность, которая осуществляется в форме:

а) конкретного толкования правовых норм при их применении на практике, что приводит к созданию в процессе толкования новых положений, которые по своему содержанию не противоречат действующему законодательству. Как правило, подобная конкретизация бывает необходимой в том случае, когда норма транспортного законодательства представлена настолько в общей форме, что без соответствующего разъяснения и уточнения не может быть правильно применена. Как справедливо

отмечают некоторые авторы, "конкретизация - это один из способов познания, раскрытия содержания закона; вторая, более высокая форма конкретизации - создание детализирующих закон положений в рамках закона"*(36);

б) восполнения пробелов в транспортном законодательстве с помощью новых правил, создаваемых в процессе толкования действующих норм транспортного законодательства, что дает нам основание для вывода о том, что постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда в отдельных случаях носят нормативный характер и являются дополнительным источником гражданского права*(37).

В настоящее время нет единого мнения относительно того, являются постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ источником гражданского права или нет. По мнению отдельных авторов, постановления пленумов Высшего Арбитражного Суда РФ должны лишь толковать и разъяснять смысл гражданского законодательства, а не создавать новые нормы гражданского права. При этом они ссылаются на то обстоятельство, что нет законов, наделяющих судебные органы правотворческими функциями. Поэтому, по их мнению, постановления пленумов не являются источником гражданского права*(38).

По мнению Е.А. Суханова, высшие судебные органы в соответствии со ст. 126, 127 Конституции Российской Федерации вправе давать судам разъяснения по вопросам применения законодательства, содержащие обязательное толкование действующих правовых норм. Такие разъяснения "в порядке судебного толкования" обычно принимаются в форме постановлений пленумов соответствующих судов. Эти акты не должны содержать новых правовых норм, однако закрепленное ими толкование содержания правовых норм является обязательным для соответствующей судебной системы, а тем самым и для сторон различных споров*(39).

Однако О.С. Иоффе полагал, что к числу источников гражданского права подзаконного характера должны быть отнесены инструкции и инструктивные указания Госарбитража СССР*(40) (продолжающие действовать в настоящее время в отношении регулирования транспортных отношений). Подобной точки зрения придерживался и Ю.Х. Калмыков, который считал, что судебные пленумы в ряде случаев, разъясняя смысл действующего законодательства, фактически формулировали новое правило, отличное от того, которое содержалось в нормативном акте. Полагаем, что вторая точка зрения является наиболее правильной.

Действительно, в действующем законодательстве не закреплено положение, согласно которому отдельные постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации могут носить нормативный характер, однако из этого обстоятельства нельзя делать вывода о том, что в деятельности Пленума Высшего Арбитражного Суда не может быть нормотворчества.

Правоприменительный процесс, осуществляемый арбитражными судами, не может не порождать ситуаций, не укладывающихся в рамки норм, установленных и закрепленных в обычных источниках права. И тогда подобные пробелы в законодательстве восполняются с помощью новых правил, возникающих в процессе толкования действующих норм права, но уже сформулированных на уровне постановлений пленумов Высшего Арбитражного Суда РФ*(41).

Рассмотрим каждую из этих форм.

Важное место в практике пленумов Высшего Арбитражного Суда РФ занимают вопросы конкретного толкования норм транспортного законодательства либо отдельной нормы. Конкретизация в постановлениях пленумов Высшего Арбитражного Суда РФ правовых норм способствует их правильному применению, повышая их эффективность в регулировании отношений, возникающих между перевозчиком и его клиентурой.

В полной мере значение конкретного толкования как деятельности проявляется в разъяснениях, когда арбитражный суд "в той или иной форме внешне выражает свое понимание содержания нормативного правового предписания, определенным образом интерпретирует его"*(42). Причем, раскрывая содержание закона либо иного нормативного акта, Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ нередко переходит к другой, более высокой форме конкретизации закона либо подзаконного акта - созданию детализирующих закон или подзаконный акт положений в рамках закона либо подзаконного акта, "т.е. практически к созданию в процессе толкования и правоприменения положений своеобразного нормативного характера, отличающихся от подзаконных актов иных государственных органов, уполномоченных на издание этих актов"*(43).

Правильность изложенных выше доводов об использовании в практике Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ конкретного толкования отдельных норм транспортного законодательства подтверждается следующим примером.

Согласно ст. 116(4) УЖТ 2003 г. грузоотправитель освобождался от ответственности за невыполнение принятой железной дорогой заявки на перевозку груза, если авария у грузоотправителя вызвала прекращение основной производственной деятельности.

В статье не уточнялось, какова должна быть длительность аварии, которая давала право освобождать грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятой железной дорогой заявки,

а самое главное - не уточнялось, кто должен был доказывать наличие аварии.

Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ, давая толкование этой нормы и фактически дополняя ее, указал, что грузоотправитель в этих случаях должен представить в суд акты об аварии, причем факт аварии и сроки прекращения основной производственной деятельности должен доказать грузоотправитель (п. 11 Постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. N 30)^{*(44)}.

Таким образом, это дополнительное указание существенно конкретизирует содержание ст. 116 УЖТ.

Новое положение, не противоречащее действующему на железнодорожном транспорте законодательству, но существенно дополняющее его, было включено Инструктивным указанием Госарбитража СССР от 12 мая 1971 г. N И-1-14 (п. 6)^{*(45)} в отношении разграничения ответственности перевозчика и грузоотправителя при пломбировании транспортных средств. Оно продолжает действовать и в настоящее время. Согласно этому Положению в коммерческом акте, составляемом перевозчиком, должны содержаться не только указание о наличии запорно-пломбировательных устройств (ЗПУ) и отсутствии следов их вскрытия или повреждения, но и описание оттисков с них при пломбировании вагонов (контейнеров) ЗПУ железной дорогой, буквенное сокращенное наименование железной дороги отправления, индивидуальный контрольный знак из семи цифр, товарный знак предприятия - изготовителя, последняя цифра года выпуска ЗПУ и его название. При отсутствии в коммерческом акте перечисленных выше сведений о знаках на пломбах ответственность за несохранность груза возлагается на железную дорогу, если она не докажет отсутствия своей вины.

Нередко при толковании норм транспортного законодательства практика арбитражных судов восполняет пробелы, имеющиеся в транспортном законодательстве. Как правило, это всегда связано с тем, что транспортное законодательство не регулирует те или иные положения, касающиеся отношений перевозчиков и грузоотправителей.

Статья 20 УЖТ 2003 г. гласит, что перевозчик обязан подавать под погрузку вагоны и контейнеры исправные, годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков груза и мусора, а в необходимых случаях - промытые и продезинфицированные. В соответствии с указанной статьей пригодность вагонов, контейнеров, цистерн и бункерных полувагонов для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем, за исключением случаев, когда погрузка грузов в вагоны производится средствами перевозчика. Однако в УЖТ не было установлено, кто должен нести ответственность за несохранность груза из-за технической неисправности вагона, контейнера и может ли быть освобожден перевозчик от ответственности, если грузоотправитель осуществил погрузку груза в технически неисправное транспортное средство, в результате чего произошла порча (повреждение) этого груза.

Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в своем Постановлении N 30 (п. 13) разъяснил, что если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность должен нести перевозчик. Он может быть освобожден от ответственности лишь в случае если докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, а также в тех случаях, когда имеются доказательства того, что техническая неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя. Даже в тех случаях, когда грузоотправитель осуществил погрузку груза в поданные перевозчика технически неисправные вагоны, контейнеры, он (перевозчик) не освобождается от ответственности за несохранность груза.

Полагаем, что данное разъяснение необоснованно освобождает грузоотправителя от ответственности в случае повреждения груза из-за погрузки его в технически неисправное транспортное средство. Грузоотправитель, обнаружив, что ему подано технически неисправное транспортное средство, вправе отказаться от него (в соответствии со ст. 20 УЖТ) и потребовать его замены. Осуществив погрузку груза в технически неисправное транспортное средство, грузоотправитель тем самым взял на себя ответственность за его дальнейшее состояние (порчу, повреждение).

Своим Постановлением Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ, разъясняя положения ст. 20 УЖТ, фактически восполнил пробел в действующем транспортном законодательстве, существенно дополнив его положением, которого вообще не было в УЖТ, - установил ответственность железной дороги, которая вообще не была предусмотрена УЖТ, причем значительно расширив ее за счет неправомерных (как мы полагаем) действий грузоотправителя.

Статьями 119 УЖТ, 160 КВВТ, 402 КТМ, и ст. 38 УАТ и ГЭТ установлено, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности перевозчика, паромовладельца, грузополучателей и грузоотправителей, других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и иными актами. В указанных статьях излагается перечень обстоятельств, при наличии которых подобные акты могут быть составлены. Между тем в практике арбитражных судов нередко встречаются случаи, когда поступающие в адрес грузополучателя грузы нуждаются в проверке их состояния и веса, в то время как ни УЖТ, ни

КВВТ (иначе в КТМ - ст. 161), ни УАТ и ГЭТ такая проверка состояния груза и его веса не предусмотрена, так как эти обстоятельства не указаны в перечисленных выше статьях. Такая ситуация возникает при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, когда при передаче груза с одного вида транспорта на другой перевозчики имеют доступ к этому грузу, и груз приходит на станцию назначения за запорно пломбирочным устройством перевозчика.

Восполняя этот пробел в законодательстве, Госарбитраж СССР в Инструктивном письме от 30 июля 1976 г. N И-1-23 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении" (п. 16)*⁽⁴⁶⁾ указал на это обстоятельство и отметил, что грузополучатель имеет право требовать от транспортной организации выдачи груза в конечном пункте перевозки с проверкой его веса, количества мест и состояния. Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или по весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, и прибывшие в исправной таре, выдаются без взвешивания по счету мест. Если при такой выдаче будет обнаружена недостача, порча или повреждение груза, транспортная организация обязана составить коммерческий акт.

Таким образом, дополнен перечень обстоятельств, дающих право на составление коммерческого акта, обязывающий как перевозчиков, так и грузополучателей руководствоваться им в своей деятельности при поступлении грузов, следующих в прямом смешанном сообщении.

В постановлениях Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ встречаются разъяснения по принципиальным проблемам транспортного законодательства (в частности, касающиеся железнодорожного транспорта), которые весьма существенно дополняют действующее законодательство.

В соответствии со ст. 123 УЖТ 2003 г. претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а претензии в отношении штрафов и пеней - в течение сорока пяти дней. В статье далее устанавливается, что перевозчик вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных ст. 123 УЖТ сроков, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии. Таким образом, из содержания данной статьи можно было сделать вывод, что, если железная дорога признает причину пропуска срока для предъявления претензии, установленную ст. 123 УЖТ, неуважительной, он вправе не рассматривать подобную претензию.

Между тем ст. 120 УЖТ (а также ст. 797 ГК РФ) предусмотрено, что до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза или груза багажа, обязательно предъявление перевозчику претензии. Следовательно, при пропуске срока на предъявление претензии по причине, признанной неуважительной, всякие требования к перевозчику по поводу нарушений, связанных с перевозкой грузов, исключаются. Таким образом, совершенно не учитывалось, что ст. 797 ГК РФ (п. 3) было определено, что срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки грузов, устанавливается в один год.

Считая необоснованными подобные полномочия железной дороги в отношении фактического изменения сроков исковой давности, Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в своем Постановлении от 6 октября 2005 г. N 30 (п. 42) сделал очень важное разъяснение, указав, что предъявление грузоотправителем или грузополучателем претензий к перевозчику за пределами сроков (т.е. с нарушением таких сроков), предусмотренных в ст. 123 УЖТ, при условии соблюдения установленного УЖТ порядка предъявления претензий, не является основанием к возвращению искового заявления. В то же время Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ исходил из того, что сроки, установленные ст. 123 УЖТ 2003 г., все-таки должны соблюдаться, и если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных ст. 123 УЖТ сроков на предъявление претензии к перевозчику, то арбитражные суды, в соответствии с ч. 1 ст. 111 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, вправе отнести на истца судебные расходы независимо от исхода спора. Полагаем, что указанное разъяснение, хотя оно и сделано в отношении железнодорожного транспорта, может быть применено и при предъявлении претензии воздушному и автомобильному перевозчикам, которые также установили сокращенные сроки для предъявления претензий.

Безусловно, это разъяснение Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ (а подобное разъяснение было дано также в 1998 г.) учитывалось разработчиками проектов двух кодексов и Устава: Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (вступившего в действие с мая 1999 г.), Кодекса внутреннего водного транспорта (март 2001 г.) и УАТ и ГЭТ (2007 г.). В статье 406 КТМ, ст. 161 КВВТ и ст. 39 УАТ и ГЭТ установлено, что претензии к перевозчику, вытекающие из договора морской и внутренней водной перевозки груза, а также автомобильной перевозки грузов, могут быть предъявлены в течение срока исковой давности (т.е. в течение одного года). Этим самым снимаются все формальные проблемы, которые могли возникнуть, если бы разработчики Кодекса торгового мореплавания, Кодекса внутреннего водного транспорта и Устава автомобильного транспорта пошли по пути разработчиков Устава железнодорожного транспорта (2003 г.) и Воздушного кодекса (1997 г.).

Как же следует оценивать деятельность Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, направленную на восполнение пробелов в действующем транспортном законодательстве? На первый взгляд действия Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ как будто подпадают под ст. 13 Федерального конституционного закона от 25 апреля 1995 г. "Об арбитражных судах в Российской Федерации" ⁽⁴⁷⁾, в соответствии с которой ему предоставлено право давать разъяснения по вопросам применения законодательства при разрешении судебных споров. Однако в этой статье ничего не говорится о праве Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ на восполнение пробелов в действующем законодательстве, и в данном случае Пленум Высшего Арбитражного Суда несколько превышает предоставленные ему законом полномочия. Но в то же время эта деятельность по восполнению пробелов в действующем транспортном законодательстве основывается на длительном, систематическом применении соответствующих нормативных актов и изучении практики арбитражных судов и, следовательно, достаточно обоснованна, что является дополнительным аргументом в пользу того, что постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда являются источником права.

§ 3. Транспортное право и транспортное законодательство

Транспортное право и транспортное законодательство - понятия, тесно связанные друг с другом, но не тождественные: если первое представляет собой совокупность норм права, то второе - это совокупность нормативных актов. Нельзя смешивать систему права с системой законодательства, хотя следует стремиться к тому, чтобы система законодательства отражала систему права. Систему нормативных актов, содержащих нормы, регулирующие транспортные отношения, называют транспортным законодательством. Транспортному законодательству присущи определенные особенности, которые складывались как под воздействием объективных условий, так и в результате субъективных представлений законодателя о целесообразности принятия тех или иных решений в области правового регулирования деятельности транспорта. Вместе с тем следует особо подчеркнуть, что транспортное законодательство Российской Федерации вообрало в себя все основные положения транспортного законодательства Союза ССР. Это касается определения договора перевозки груза и пассажиров, положений, связанных с ответственностью за неподачу транспортных средств, утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, регулирования отношений при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. При сравнении действующего транспортного законодательства Российской Федерации с ранее действующим законодательством Союза ССР наблюдается определенная преемственность основных положений, регулирующих отношения на транспорте. Это, безусловно, оказывает определенное влияние на изучение действующего транспортного законодательства.

Анализируя законодательство о транспорте, следует отметить следующие присущие ему особенности.

1. Транспортное законодательство является наиболее кодифицированным массивом в российском законодательстве. На всех видах транспорта приняты и действуют транспортные уставы и кодексы, регулирующие значительное количество отношений между перевозчиками и клиентурой, причем это законодательство постоянно совершенствуется, развивается динамично, с учетом развития экономики страны. Особенно четко это можно проследить на примере развития законодательства о железнодорожных перевозках (на анализе уставов железных дорог). С 1920 г. по настоящее время было принято восемь уставов железных дорог ⁽⁴⁸⁾, и если в первом Уставе железных дорог 1920 г. было всего 47 статей, то Устав железных дорог 1922 г. состоял из 76 статей и более подробно регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и железной дороги, а Устав железных дорог 1927 г. содержал 128 статей и конкретизировал те положения, которые были заложены в Уставе железных дорог 1922 г. В нем более подробно регламентировался порядок предъявления претензий к железной дороге, указывалось, какие именно документы прилагаются к претензии (этого не было в прежних уставах), подробно рассматривался вопрос об исковой давности.

Уставом железных дорог 1935 г. регламентировался еще более широкий круг вопросов. В нем имелся раздел, в котором подробно регулировались вопросы планирования перевозок грузов, уточнялось, какие документы могут быть представлены в качестве основания для предъявления претензии.

Наиболее подробно взаимоотношения перевозчика и грузоотправителей (грузополучателей) регулировались Уставом железных дорог 1954 г. В отличие от предыдущих уставов, он регулировал прямые смешанные перевозки грузов с участием других видов транспорта; специальный раздел был посвящен железнодорожным подъездным путям необщего пользования. Устав более четко и конкретно регулировал вопросы, которые не получили полного отражения в предыдущих уставах (он состоял из 228 статей).

Эта тенденция сохранилась и в Уставе железных дорог 1964 г., который четко регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) с железной дорогой. Устав включал в себя целый ряд вопросов, которых не было в ранее действующих уставах (например, о порядке восполнения недогруза), в то же время объем его несколько сократился (он состоял из 179 статей), что было достигнуто за счет более четких и конкретных формулировок.

Транспортный устав железных дорог 1998 г. отразил в своем содержании переход государства к рыночной экономике. В Уставе (он состоял из 148 статей), исходя из рыночных отношений, не предусматривалось государственное планирование перевозок грузов. В нем было установлено, что перевозки грузов по железным дорогам осуществляются в соответствии с заявками грузоотправителей, что, несомненно, свидетельствует о расширении их прав. По сравнению с ранее действующим Уставом новым здесь являлось введение почасовой платы за пользование вагонами, контейнерами за время нахождения их у грузоотправителей, грузополучателей либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от последних. В УЖТ 1998 г. были включены диспозитивные нормы, дающие возможность железным дорогам и участникам железнодорожной перевозки решать вопросы по взаимной договоренности, что создало основу для развития равноправных партнерских отношений. Так, например, железные дороги и грузоотправители получили возможность заключать долгосрочные договоры об организации перевозок грузов, при отсутствии у грузополучателей возможности для промывки вагонов эту работу проводит железная дорога в соответствии с заключенным договором. В то же время основные положения, связанные с договором перевозки грузов и пассажиров, подачей транспортных средств, ответственностью за нарушение обязательств, и др., остались неизменными, что свидетельствует об определенной стабильности в отношениях, регулирующих железнодорожные перевозки.

Устав железнодорожного транспорта (2003 г.) впервые за всю историю подготовки подобных документов отразил в своем содержании, что инфраструктура железнодорожного транспорта, которая включает в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, может находиться в собственности юридических лиц или индивидуального предпринимателя. В Уставе (состоящем из 130 статей) весьма подробно регулируются отношения перевозчиков и клиентуры железнодорожного транспорта, по всем положениям перевозочного процесса особо подчеркивается, что доступ перевозчиков к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется в соответствии с Правилами о недискриминационном доступе. Более подробно регулируются отношения, связанные с подачей заявки, четко определены основания, по которым заявка грузоотправителя не может быть удовлетворена. Впервые действие Устава распространяется на владельцев железнодорожных путей необщего пользования. В то же время основные положения, связанные с подачей транспортных средств, заключением договора перевозки, ответственностью сторон за ненадлежащее исполнение своих обязательств, остались такими же, как и в предыдущем Транспортном уставе железных дорог.

Аналогичное развитие получило законодательство о воздушных, морских и речных перевозках. Уставы и кодексы, регулирующие эти перевозки, были приняты значительно позже, чем первые уставы железных дорог, и, естественно, учли опыт ранее разработанных документов^{*(49)}.

Несколько своеобразно развивалось законодательство, регулирующее перевозки автомобильным транспортом. До 1969 г. на автомобильном транспорте не было кодифицированного акта. Перевозка грузов и пассажиров регулировалась большим числом нормативных актов. В 1969 г. был принят Устав автомобильного транспорта, а в 2007 г. - Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта^{*(50)}.

2. В транспортном законодательстве отражается особенность договоров, заключаемых транспортными предприятиями с большим кругом клиентуры: это и ограниченная ответственность транспортных предприятий за нарушение договорных обязательств, и обязательное предъявление претензий к транспортным предприятиям, и т.д. Так, в российском законодательстве до сих пор действуют принятые еще первыми уставами и кодексами правила об ограниченной ответственности транспортных предприятий перед клиентурой за нарушение условий договора. Обязательно предъявление претензии к транспортной организации в пределах срока исковой давности.

3. В транспортном законодательстве, в отличие от других подотраслей гражданского законодательства, действует большое количество императивных норм, правила которых не могут быть заменены каким-либо иным условием. Особенно четко это прослеживается при анализе законодательства о железнодорожном и автомобильном транспорте (например, ст. 11, 18, 20, 33, 120 УЖТ. Немало норм подобного содержания и в законодательстве о других видах транспорта).

4. На транспортное законодательство весьма ощутимо влияет законодательство в области

международного транспорта, причем это влияние носит взаимный характер: в отдельных случаях внутреннее законодательство находит отражение в законодательстве, регулирующем международное перевозки. Особенно это влияние ощущается при анализе статей Воздушного кодекса Российской Федерации и Кодекса торгового мореплавания. Например, в области торгового мореплавания основным международным соглашением является Брюссельская конвенция 1924 г., протокол которой содержит специальную оговорку о том, что участники Конвенции могут ввести ее в действие, "либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией в форме, соответствующей этому законодательству"*(51).

Кодекс торгового мореплавания в своих статьях отразил все важнейшие положения Брюссельской конвенции (например, порядок составления коносамента и его реквизиты - ст. 142, 144, 146 КТМ).

Воздушный кодекс Российской Федерации и его отдельные статьи учли положения Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, участником которой является Российская Федерация.

Нормы транспортных конвенций подлежат обязательному применению в процессе функционирования международного транспорта, во взаимоотношениях стран, заключивших соответствующую конвенцию.

§ 4. Транспортное законодательство: его система и структура

В силу определенных причин в процессе своего становления и развития транспортное законодательство сложилось в более или менее четкую систему нормативных актов, сгруппированных по сферам деятельности (перевозки грузов железнодорожным, морским, речным, воздушным, автомобильным транспортом, перевозка пассажиров и т.д.).

Система транспортного законодательства может быть подразделена на горизонтальную и вертикальную структуры. В основе первой лежат горизонтальные связи между элементами системы транспортного законодательства, обычно производные от характера взаимосвязей между составными частями предмета регулирования. Для вертикальной структуры транспортного законодательства характерна взаимосвязь законодательного материала по другому признаку - по вертикальным, иерархическим связям между его элементами, по отношениям субординации.

По своему содержанию акты, входящие в горизонтальную и вертикальную структуры системы транспортного законодательства, делятся на кодификационно -комплексные и простые. К кодификационно-комплексным актам относятся такие акты, которые имеют своим предметом разнородные общественные отношения, что предполагает использование двух или нескольких юридических методов. Примером таких актов являются транспортные уставы и кодексы.

Простыми являются такие акты, которые не противоречат кодификационным актам и могут лишь уточнять, дополнять и конкретизировать их.

Например, такими актами на транспорте являются Правила перевозок грузов и пассажиров, действующие на каждом виде транспорта, которые уточняют и конкретизируют положения, закрепленные в транспортных уставах и кодексах.

В основе горизонтальной структуры транспортного законодательства лежит система законодательных актов, отличающихся большим разнообразием по содержанию и форме. Она регулирует вопросы, которые касаются всех видов транспорта (железнодорожного, речного, морского, воздушного, автомобильного). В эту систему входят законодательные акты самого высокого уровня: законы Российской Федерации, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, а также акты об отдельных видах транспорта (железнодорожно-транспортное законодательство, внутреннее водное транспортное законодательство, морское транспортное законодательство, воздушно-транспортное законодательство, автомобильно-транспортное законодательство).

Систему указанных актов возглавляет Гражданский кодекс Российской Федерации*(52), гл. 40 которого посвящена перевозке грузов и пассажиров. В статьях 784-800 ГК РФ регулируются положения, являющиеся общими для всех видов транспорта: понятие договора перевозки грузов и пассажиров; вопросы ответственности за утрату, порчу, недостачу и повреждение груза или багажа; порядок предъявления претензий и исков и т.д.

В систему актов данной структуры входят также постановление Верховного Совета РСФСР от 3 октября 1990 г. "О неотложных мерах по улучшению обеспеченности транспортом общего пользования РСФСР"*(53); Указ Президента Российской Федерации от 7 июля 1992 г. N 750 "О государственном обязательном страховании пассажиров"*(54); Указ Президента Российской Федерации от 15 марта 1996 г. N 382 "О совершенствовании системы государственного управления транспортным комплексом в

Российской Федерации" (с изм. от 9 июля 1997 г.)*⁽⁵⁵⁾; постановление Правительства Российской Федерации от 20 июня 1992 г. N 411 "О государственной поддержке функционирования транспорта в Российской Федерации в 1992 году"; постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 30 августа 1993 г. N 876 "О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году" (с изм. от 26 июня и от 4 августа 1995 г., от 12 февраля 1996 г.)*⁽⁵⁶⁾; постановление Правительства Российской Федерации от 20 мая 1998 г. N 466 "О возложении функций государственного надзора за безопасностью судоходных гидротехнических сооружений на Министерство транспорта Российской Федерации"*⁽⁵⁷⁾; постановление Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. N 705 "О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами"*⁽⁵⁸⁾, и целый ряд подобных актов.

Особенностью этих актов является то, что в них регулируются положения, касающиеся всех видов транспорта.

В системе горизонтальной структуры транспортного законодательства следует выделить законодательство, которое регулирует непосредственно вопросы об отдельных видах транспорта. Оно состоит из актов об управлении транспортными министерствами и ведомствами, их компетенции, структуре. В эту систему входят также кодификационно комплексные акты, содержащие не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права. К ним следует отнести все транспортные уставы и кодексы, действующие в настоящее время на территории нашей страны. Это Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г.; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации 2001 г.; Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г.; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г.; Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта 2007 г.

Каково же соотношение этих кодификационных актов с Гражданским кодексом Российской Федерации?

В соответствии со ст. 2 ГК РФ гражданским законодательством регулируются договорные и иные обязательства, а также другие имущественные отношения, т.е. Гражданский кодекс РФ по своей сути является актом, имеющим в определенной части общее значение для кодификационно комплексных транспортных актов.

Вместе с тем следует иметь в виду, что Гражданский кодекс - отраслевой (гражданско-правовой) кодификационный акт, а Кодекс торгового мореплавания, Воздушный кодекс, Устав железнодорожного транспорта, Кодекс внутреннего водного транспорта - кодификационные акты комплексного характера, содержащие не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права. Гражданский кодекс приобретает, например, для Кодекса торгового мореплавания в соответствующей его части общее значение, согласно прямому указанию на это в ст. 1 Кодекса торгового мореплавания. Хотя указание, аналогичное ст. 1 Кодекса торгового мореплавания, отсутствует в других кодификационных транспортных актах, фактически они находятся в таком же положении в силу существующей логической и системной связи между ними и Гражданским кодексом.

В основе вертикальной структуры системы транспортного законодательства лежит иерархическое построение его нормативных актов.

Федеральное транспортное законодательство представляет собой единую взаимосвязанную подсистему гражданского законодательства. Ее составными элементами являются важнейшие акты, регулирующие транспортные отношения на всех видах транспорта. Как правило, эти акты принимаются Федеральным Собранием Российской Федерации, Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации.

Во главе отдельных системных образований транспортного законодательства стоят крупные кодификационные акты. Это транспортные уставы и кодексы. Остальные акты, входящие в эту систему, регулируют более частные вопросы и находятся в иерархической зависимости от такого крупного акта, хотя и принимаются, и утверждаются одним и тем же органом. Особенно четко это можно проследить при изучении иерархического строения системы актов, регулирующих отношения на железнодорожном, морском и воздушном транспорте.

Основным актом в системе законодательства на железнодорожном транспорте является Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, который регулирует отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров, ответственностью перевозчиков и клиентуры за нарушение транспортного законодательства. Вместе с тем следует отметить, что в Уставе урегулированы не все вопросы и его дополняет целый ряд нормативных актов. Это, в частности, постановление Правительства Российской Федерации от 25 августа 1992 г. N 621 "Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп., внесенными постановлением Правительства РФ от 8 февраля 1999 г. N 134)*⁽⁵⁹⁾, постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 июля 1993 г. N 716 "О неотложных мерах по обеспечению устойчивой работы железнодорожного транспорта Российской Федерации в 1993 году" (с изм. от 6 мая

1994 г. и от 4 сентября 1995 г.)^{*(60)}, постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 1992 г. N 833 "О повышении безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации"^{*(61)}, постановление Правительства Российской Федерации от 21 марта 1998 г. N 338 "О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации"^{*(62)}, Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. N 732 "О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации"^{*(63)}, постановление Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. N 448 "О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта"^{*(64)}, постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 1998 г. N 507 "О совершенствовании государственной политики на федеральном железнодорожном транспорте"^{*(65)}, постановление Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1998 г. N 1029 "О Правилах исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте"^{*(66)}, постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1999 г. N 224 "О совершенствовании регулирования тарифов на электроэнергию, потребляемую железнодорожным транспортом"^{*(67)}, постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. N 384 "О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте"^{*(68)}, постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2002 г. N 917 "Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки" и другие акты. Всего в настоящее время на железнодорожном транспорте действует целый ряд актов, которые регулируют и развивают отношения, не вошедшие в УЖТ РФ или регулируемые им недостаточно полно. Причем принимаемые акты, как правило, не противоречат Уставу железнодорожного транспорта.

Особое место в законодательстве о железнодорожном транспорте занимают Правила перевозки грузов и Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности^{*(69)} и другие ведомственные акты. Необходимость принятия подобных подзаконных актов была вызвана тем, что все перечисленные акты недостаточно полно регулируют отношения железнодорожного перевозчика и клиентуры по перевозке грузов и отношения по перевозке пассажиров. Именно Правила перевозки грузов и Правила оказания услуг по перевозке пассажиров содержат конкретизирующие нормы. Правила перевозки грузов состоят из разделов, регулирующих вопросы перевозки всех видов грузов (от скоропортящихся до легковоспламеняющихся), порядок их выдачи клиентуре и составления актов в случае неисправной перевозки грузов.

Правила оказания услуг по перевозке пассажиров состоят из пяти разделов. Они детально регулируют порядок перевозок пассажиров и багажа, ручной клади, порядок контроля при перевозках, всякого рода доплаты и т.д.

Следует обратить внимание на одну особенность, присущую Правилам перевозки грузов, которые будут разрабатываться и действовать на всех видах транспорта. В соответствии с Правилами подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. N 1009, все разрабатываемые на различных видах транспорта правила перевозок грузов должны после их утверждения соответствующим транспортным ведомством пройти обязательную государственную регистрацию в Министерстве юстиции. Указанный порядок обеспечит законные интересы клиентуры транспортных предприятий, так как представленные на государственную регистрацию правовые акты (в данном случае правила и другие ведомственные акты, издаваемые транспортными ведомствами) проходят юридическую экспертизу на предмет соответствия их положений законодательству Российской Федерации. Кроме того, прошедшие государственную регистрацию нормативные ведомственные акты должны быть обязательно опубликованы. Акты, не прошедшие государственную регистрацию, а также зарегистрированные, но не опубликованные в установленном порядке, не влекут за собой правовых последствий как не вступившие в силу и не могут служить законным основанием для регулирования соответствующих правоотношений. В действующем с 2003 г. УЖТ РФ такой порядок введения в действие правил перевозок уже закреплён. Кроме того, Уставом (ст. 3) предусмотрена разработка правил оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Особо подчеркивается, что эти правила утверждаются Правительством Российской Федерации^{*(70)}.

Столь высокий уровень утверждения правил предусмотрен ст. 38 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. "О защите прав потребителей", причем в соответствии с п. 2 ст. 1 этого Закона Правительству Российской Федерации запрещается делегировать предоставленное ему право на принятие нормативных актов, регулирующих отношения с участием потребителей, другим органам исполнительной власти.

Правила перевозки и другие нормативные акты, а также изменения и дополнения, вносимые в них в установленном порядке, публикуются в сборниках правил перевозок и тарифов, которые издаются транспортными ведомствами.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации является основным актом, регулирующим отношения морского транспорта с клиентурой при перевозке грузов как в каботаже, так и в международных сообщениях, а также при перевозке пассажиров и багажа. Помимо указанного документа на морском транспорте действует целый ряд актов, которые посвящены урегулированию вопросов, не вошедших в Кодекс и требующих своего самостоятельного решения. Они, как правило, являются подзаконными актами. Это, например, Указ Президента Российской Федерации от 24 октября 1992 г. N 1298 "О мерах по стабилизации финансового положения морских пароходств Российской Федерации" [*\(71\)](#), Указ Президента Российской Федерации от 30 июня 1996 г. N 1004 "О государственной поддержке морского торгового флота России на Балтике" [*\(72\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 г. N 1299 "Об организации управления морскими портами" (с изм. от 28 августа 1997 г.) [*\(73\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2000 г. N 324 "Об утверждении Положения о федеральной системе защиты морского пароходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания" [*\(74\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 19 января 2000 г. N 44 "Об утверждении порядка создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации" [*\(75\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 2000 г. N 395 "Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта" [*\(76\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2000 г. N 404 "О перевозках и буксировке в каботаже судами, плавающими под флагом иностранного государства" [*\(77\)](#) и целый ряд подобных актов. В настоящее время помимо Кодекса торгового мореплавания регулирование отношений на морском транспорте осуществляется нормативными актами, которые, развивая и уточняя отдельные положения Кодекса, не противоречат ему.

Дальнейшая конкретизация положений, регулирующих перевозку грузов и пассажиров, производится Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа [*\(78\)](#), которые более детально, чем Кодекс торгового мореплавания и действующие в его развитие акты, регулируют вопросы перевозки грузов, пассажиров и багажа между портами Российской Федерации и иностранными портами (п. 3 Общих правил). Общие правила состоят из 148 статей и регулируют вопросы организации перевозок грузов, перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты, перевозку в прямом смешанном сообщении с участием других видов транспорта, вопросы ответственности перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров на воздушном транспорте, является Воздушный кодекс Российской Федерации. Помимо регулирования перевозок грузов и пассажиров внутри страны Воздушный кодекс Российской Федерации регулирует также вопросы, связанные с международными воздушными перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты. Дальнейшее законодательное развитие отношений по перевозке грузов, пассажиров и багажа осуществляется актами более низкого уровня - указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации. Эти акты не противоречат Воздушному кодексу, развивают те положения, которые либо не получили достаточно четкого и полного урегулирования в Кодексе, либо не должны регулироваться Кодексом. К таким актам относятся: Указ Президента Российской Федерации от 18 мая 1995 г. N 496 "О финансово-промышленной группе "Российский авиационный консорциум" [*\(79\)](#), Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 1995 г. N 747 "Об упорядочении использования авиации общего назначения" [*\(80\)](#), Указ Президента Российской Федерации от 7 июня 1996 г. N 825 "О дополнительных мерах по развитию гражданской авиации Российской Федерации" [*\(81\)](#), Указ Президента Российской Федерации от 8 августа 1998 г. N 938 "О повышении безопасности полетов в Российской Федерации и мерах по совершенствованию деятельности в области авиации" [*\(82\)](#), Указ Президента Российской Федерации от 2 декабря 1998 г. N 1453 "О дальнейшем развитии интегрированных авиастроительных комплексов" [*\(83\)](#), постановление Совета Министров РСФСР от 15 октября 1991 г. N 543 "Об управлении воздушным транспортом РСФСР", постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 июля 1993 г. N 698 "О совершенствовании системы использования воздушного пространства и управления воздушным движением Российской Федерации" [*\(84\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. N 424 "О совершенствовании функционирования и развитии системы организации воздушного движения в Российской Федерации" [*\(85\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 г. N 85 "О лицензировании деятельности в области гражданской авиации" [*\(86\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. N 605 "О государственном регулировании и организации использования воздушного пространства Российской Федерации" [*\(87\)](#), постановление Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. N 642 "Об одобрении

Концепции реструктуризации и реформирование гражданской авиации Российской Федерации"*(88), постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации"*(89), постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 2000 г. N 396 "Об определении квалификации летного состава государственной авиации"*(90), постановление Правительства Российской Федерации от 26 октября 2001 г. N 738 "О предоставлении государственной гарантии Российской Федерации при страховании гражданской ответственности российских авиаперевозчиков"*(91) и целый ряд других постановлений Правительства РФ по различным вопросам, связанным с воздушным транспортом.

Конкретизация отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, осуществляется на основании Федеральных авиационных Правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" утвержденных Министерством транспорта Российской Федерации 28 июня 2007 г.*(92).

В отношении правил, которые будут разработаны в соответствии с Воздушным кодексом 1997 г., Правительством Российской Федерации в постановлении от 27 марта 1998 г. N 360 "О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах"*(93) установлено, что Министерство обороны РФ, Министерство экономики РФ и Министерство транспорта РФ согласовывают подготавливаемые ими проекты федеральных правил с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и Межгосударственным авиационным комитетом, если в них содержатся положения, касающиеся деятельности этого комитета.

В соответствии с этим постановлением Федеральные правила использования воздушного пространства утверждаются Правительством Российской Федерации.

Федеральные авиационные правила утверждаются и вводятся в действие:

Правительством Российской Федерации, если это определено Воздушным кодексом Российской Федерации, федеральными законами, указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации;

Министерством обороны РФ - в области государственной авиации;

Министерством транспорта РФ - в области гражданской авиации.

Статья 136 Воздушного кодекса Российской Федерации 1997 г. установила, что впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих отношения в области авиации и действующих на территории Российской Федерации, в соответствии с настоящим Кодексом, законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также акты законодательства Союза ССР, действующие на территории Российской Федерации в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, применяются постольку, поскольку они не противоречат Воздушному кодексу 1997 г. Изданные до введения в действие Воздушного кодекса нормативные акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и применяемые на территории Российской Федерации постановления Правительства СССР по вопросам, которые могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов*(94). Статья такого же содержания (ст. 428) включена в действующий с 1 мая 1999 г. Кодекс торгового мореплавания.

Таким образом, вертикальная структура системы нормативных актов на железнодорожном, морском и воздушном транспорте одинакова. Возглавляют эту систему кодексы (уставы), далее следуют, находясь с ними в отношениях внутренней субординации, акты, принятые высшим органом государственного управления, и, наконец, ведомственные акты, принятые транспортными министерствами, имеющие обязательный характер для соответствующих ведомств.

Вертикальную структуру системы законодательства, определяющую отношения на речном транспорте, возглавляет Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, который регулирует весь комплекс отношений с клиентурой, связанных как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров. Указанный Кодекс утвержден в 2001 г. Помимо Кодекса внутреннего водного транспорта вопросы регулирования отношений при перевозке грузов речным транспортом отражены в нескольких актах, дополняющих и конкретизирующих те положения, которые установлены Кодексом. Это постановление Правительства Российской Федерации от 5 июля 1994 г. N 780 "О Российском речном регистре"*(95), распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 июля 2003 г. N 909-р "О Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации".

Особое место, как и в законодательстве других видов транспорта, в системе законодательства, регулирующего отношения на речном транспорте, занимают Правила перевозки грузов и Правила перевозок пассажиров и багажа.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2003 г. N 72 были утверждены Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых)

нужд на внутреннем водном транспорте^{*(96)}, в которых весьма детально регулируется порядок оказания услуг, связанных с перевозкой пассажиров.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров на автомобильном транспорте, является Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Следует обратить внимание на несколько необычное название этого нормативного акта.

В Положении о Министерстве транспорта Российской Федерации^{*(97)} в п. 1 указано, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, морского (включая морские торговые, специализированные и рыбные порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии.

В пункте перечисляются самостоятельные виды транспорта, деятельность которых подлежит самостоятельному правовому регулированию.

Вопреки этому положению законодатель объединил в одном нормативном акте автомобильные перевозки и перевозки на городском наземном электрическом транспорте, т.е. в одном нормативном акте регулируются отношения двух самостоятельных видов транспорта имеющих свои особенности. Если следовать логике законодателя, то следовало бы объединить правовое регулирование на морском и речном транспорте, так как их объединяет водная поверхность и т.д.

Более того, в ст. 3 Закона указано, что правила перевозок пассажиров, багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также правила перевозок грузов автомобильным транспортом утверждаются Правительством Российской Федерации. Столь высокий уровень принятия правил приведет лишь к задержке их появления, а в Уставе немало статей, в которых делается отсылка на правила, что безусловно снижает эффективность Закона.

Естественно, не все вопросы, связанные с перевозками грузов и пассажиров, нашли должное отражение в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Ряд постановлений Правительства Российской Федерации дополняет положения Устава, например постановления Правительства Российской Федерации от 10 июня 2002 г. N 402 "Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации", от 8 апреля 1992 г. N 228 "О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автомототранспорта в Российской Федерации", от 20 ноября 1995 г. N 1130 "Об утверждении Положения о лицензировании деятельности в сфере дорожного движения" ^{*(98)}, от 23 апреля 1994 г. N 372 "О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом" (с изм. от 16 марта 1997 г.) ^{*(99)}, от 3 августа 1996 г. N 922 "О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом" ^{*(100)}, от 24 июня 1998 г. N 639 "Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств" ^{*(101)}, от 8 января 1996 г. N 3 "Об упорядочении использования специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков на автотранспорте" (с изм. от 4 февраля 1997 г.) ^{*(102)}, от 31 октября 1998 г. N 1272 "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок" ^{*(103)}, от 22 сентября 1999 г. N 1079 "О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах" ^{*(104)}, от 15 декабря 1999 г. N 1396 "Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений" ^{*(105)} и др.

Указанные нормативные акты конкретизируют деятельность автомобильного транспорта при перевозке грузов, руководствуясь постановлениями Правительства Российской Федерации по этому вопросу. Всего в настоящее время на территории Российской Федерации действует ряд законодательных актов, регулирующих наряду с Уставом перевозку грузов, пассажиров, багажа автомобильным транспортом.

Все сказанное позволяет сделать вывод, что под системой транспортного законодательства понимается построение нормативных актов в субординации, определяемой компетенцией издавших их органов, их содержанием и структурой. Структура транспортного законодательства является элементом системы транспортного законодательства, позволяющим наиболее полно раскрыть ее содержание. Чем более совершенна структура и система транспортного законодательства, тем яснее его содержание и легче его применение.

Глава III.

Договор перевозки грузов

Основой транспортного процесса является перемещение груза из одной точки в другую. Перемещение грузов представляет собой основу любого движения. Перемещение - это преодоление какого-нибудь пространства, занятие другого места^{*(106)}.

Перемещение груза может быть осуществлено в форме перевозки груза, транспортировки груза, буксировки груза. В работе весьма подробно рассматривается каждый вид такого перемещения.

§ 1. Понятие и виды договоров перевозки

В договоре перевозки грузов участвуют транспортная организация, которая осуществляет перевозку, и грузоотправитель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий провозную плату (ст. 785 ГК РФ). Обычно грузоотправитель сдает груз транспортной организации, называя третьего участника транспортного процесса - грузополучателя, с которым он связан обязательством и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

Таким образом, договор перевозки груза можно определить как договор, в соответствии с которым одна сторона - перевозчик - обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона - отправитель груза - обязуется уплатить за перевозку установленную плату^{*(107)}. Из приведенного определения можно сделать вывод, что договор перевозки по своему характеру является возмездным и взаимным. Он является возмездным, так как за перевозку перевозчик получает вознаграждение, и взаимным, поскольку перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку сданного груза. Договор перевозки грузов считается заключенным с момента принятия перевозчиком груза и, следовательно, относится к числу реальных договоров.

Вместе с тем в отдельных случаях этот договор может быть консенсуальным. Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным. Кроме того, договор перевозки грузов носит публичный характер. Однако для признания договора перевозки грузов публичным договором необходимо соблюдение определенных условий, предусмотренных ст. 789 ГК РФ. К числу таких условий относится перевозка грузов транспортом общего пользования, в качестве которой признается перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что она обязана осуществлять перевозки грузов по обращению любого физического или юридического лица. И второе не менее важное условие: перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки грузов, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, должен быть обязательно опубликован в установленном порядке.

Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения договора. Цена услуг, работ, оказываемых коммерческой организацией при перевозке грузов, устанавливается одинаковой для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом или иным правовым актом допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей. Отказ коммерческой организации от заключения договора при наличии такой возможности не допускается (ст. 426 ГК РФ).

В зависимости от того, каким транспортом перевозятся грузы, перевозки подразделяются на железнодорожные, морские, речные, воздушные и автомобильные. Такая классификация обусловлена тем, что отношения, связанные с перевозкой грузов, регулируются законодательством, которое применяется к соответствующему виду перевозки.

Различают перевозки, осуществляемые в местном, прямом и прямом смешанном сообщении.

Местными называются перевозки в пределах одного транспортного предприятия (железнодорожной дороги, пароходства и т.д.).

Прямыми признаются перевозки, в выполнении которых по одному документу участвует несколько предприятий одного вида транспорта. Так, прямой будет перевозка железной дорогой по одному документу (накладной) из Москвы в Иркутск, поскольку груз в этом случае перевозится несколькими предприятиями железнодорожного транспорта (Московской, Свердловской, Иркутской и другими дорогами).

Прямой смешанной перевозкой считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится различными предприятиями нескольких видов транспорта. Примером такой перевозки может служить доставка груза от Москвы до Астрахани по железной дороге, а от Астрахани до одного из портов на Каспийском море (на территории России) морским транспортом.

На морском транспорте различают перевозки в малом каботаже, в большом каботаже и в заграничном сообщении. Под малым каботажем понимают перевозку грузов между российскими портами

одного и того же моря. К большому каботажу относятся перевозки груза, осуществляемые между российскими портами разных морей, даже если судно при этом проходит через иностранные воды. Перевозка из российских портов в иностранные порты или обратно признается перевозкой в заграничном сообщении.

Воздушный кодекс не подразделяет перевозки на отдельные виды, однако содержит некоторые особые правила для международных перевозок (гл. XI ВК).

Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Правила международных полетов воздушных судов и другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

На автомобильном транспорте перевозки подразделяются на городские, пригородные, междугородные и международные (ст. 4 УАТ и ГЭТ).

К городским перевозкам относятся перевозки в пределах черты города (другого населенного пункта); к пригородным - перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно; к междугородным - перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км; к международным - перевозки за пределы или из-за пределов Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации. Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки грузов и пассажиров осуществляются перевозчиком на основании лицензии, выданной в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Безусловно, важным условием при перевозке грузов, является разграничение понятий "перевозка грузов" и "транспортировка грузов".

В действующем законодательстве, ряде федеральных законов и постановлений Правительства Российской Федерации применены понятия "транспортирование грузов" и "перевозка грузов". Так, в ст. 15 Федерального закона от 21 июня 1997 г. N 116-ФЗ "О промышленной безопасности опасных производственных объектов"^{*(108)} говорится о грузах, которые "хранятся, транспортируются", а в Федеральном законе от 13 декабря 1996 г. N 150-ФЗ "Об оружии"^{*(109)} в ст. 1 "Основные понятия, применяемые в настоящем Федеральном законе" применяются понятия "перевозка" и "транспортирование" оружия. Статья 25 данного Закона называется "Учет, ношение, перевозка, транспортирование, уничтожение, коллекционирование и экспонирование оружия", т.е., перечисляя эти понятия, законодатель полагает, что они не тождественны и означают разные формы перемещения оружия. В Правилах оборота боевого, ручного, стрелкового и иного оружия, боеприпасов и патронов к нему, а также холодного оружия в государственных военизированных организациях, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 октября 1997 г. N 1314^{*(110)}, также используются оба эти понятия, а разд. VI Правил носит название "Перевозка и транспортирование оружия".

Применяемые в законодательстве понятия "транспортирование грузов" и "перевозка грузов", безусловно, не идентичны, так как означают различные формы перемещения грузов (продукции, товаров). Хотя может создаться впечатление, что эти понятия тождественны, поскольку и транспортирование грузов, и перевозка грузов подразумевают перемещение их из одной точки в другую. Однако это не так. Следует иметь в виду, что не всякое территориальное перемещение грузов (их транспортирование) с помощью транспортных средств, как это предусмотрено в Федеральном законе "О промышленной безопасности опасных производственных объектов", можно назвать перевозкой. Так называемое технологическое транспортирование грузов, выполняемое собственным транспортом какого-либо юридического либо физического лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и т.д.), не порождает обязательств по перевозке грузов. Не порождает обязательств по перевозке грузов, например, транспортирование оружия, осуществляемое не только внутри своего производства, но и за его пределами. Отличие транспортирования грузов от их перевозки состоит прежде всего в том, что последнее всегда осуществляется на основании договора перевозки и, самое главное, всегда строится на эквивалентно-возмездных началах. При транспортировании грузов этого может не быть, поскольку само транспортирование может осуществляться транспортным средством, принадлежащим юридическому или физическому лицу, без заключения договора и уплаты определенной суммы за транспортировку.

Таким образом, понятия "транспортирование грузов" и "перевозка грузов" не тождественны. Перевозкой считается такое перемещение грузов, которое осуществляется в соответствии с положениями гл. 40 ГК РФ, т.е. с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка. При транспортировании грузов соблюдение этих положений не обязательно.

§ 2. Основания для заключения договора перевозки

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок.

Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах, в результате чего конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки.

С учетом особенностей перевозок грузов на различных видах транспорта документы, регулирующие организацию перевозки грузов, имеют различную правовую форму: при перевозках в прямом сообщении - это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов; при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении - ежесуточная заявка, недельный календарный план, месячный график подачи судов.

При выполнении обязательств по перевозке грузов с участием грузоотправителя и перевозчика важную роль играет заявка.

Заявка является важнейшим средством организации перевозки грузов; в ней конкретизируется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку. Грузоотправитель обязан подавать заявки перевозчику не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов (ст. 11 УЖТ), а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, - не менее чем за 15 дней до начала перевозки грузов.

Заявка на перевозку грузов представляется грузоотправителем в уполномоченные перевозчиком подразделения, перечень которых с указанием их места нахождения устанавливается перевозчиком и доводится до сведения грузоотправителей с указанием объема перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, станциям назначения и датам погрузки.

Однако если грузоотправитель подал заявку на перевозку грузов не на специальном бланке и с нарушением предусмотренных Уставом сроков, но указал в ней сведения, необходимые для осуществления перевозки, в частности объем перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, станциям назначения и датам погрузки, а перевозчик такую заявку принял к исполнению, то при неисполнении или ненадлежащем исполнении такой заявки перевозчик и грузоотправитель несут ответственность, предусмотренную Уставом железных дорог.

Особенностью в порядке подачи заявки на железнодорожном транспорте является установление в ст. 11 УЖД оснований, когда перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов. (Таких оснований в транспортных кодексах и уставах других видов транспорта не предусмотрено.)

В соответствии со ст. 11 УЖД такой отказ возможен в случаях:

введения согласно ст. 29 Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза;

отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки на перевозку груза;

обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;

в ином случае, предусмотренном Уставом, иными нормативными правовыми актами.

В этих случаях перевозчик возвращает заявку на перевозку грузов с указанием причин отказа грузоотправителю, организации, осуществляющей перевозку грузов.

В соответствии со ст. 11 УЖД владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки на перевозку грузов и в срок не более чем пять дней при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении и не более чем десять дней при перевозках в прямом и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении возвращает заявку на перевозку грузов перевозчику с отметкой о результате согласования.

В соответствии с Уставом владелец инфраструктуры имеет право (в случаях, прямо предусмотренных ст. 11 Устава) отказать перевозчику в согласовании заявки на перевозку грузов. При этом отказ в приеме и согласовании заявки на перевозку грузов может быть обжалован в судебном порядке.

Аналогичный порядок установлен на речном транспорте; отличие состоит только в сроках подачи декадной заявки: заявка на этом виде транспорта подается за пять дней до наступления декады^{*(111)}.

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

перевозок грузов, которые утверждаются Правительством РФ.

На морском транспорте грузоотправитель уведомляется о подаче намеченного тоннажа не позднее чем за 5 дней, т.е. на морском транспорте отсутствует в настоящее время система заявок, которая действовала до 1982 г.*[\(112\)](#)

Случаи непредставления грузоотправителями заявок в срок, предусмотренный нормами транспортных уставов, должны рассматриваться как отказ от транспортных средств*[\(113\)](#).

К такому отказу грузоотправитель обычно прибегает, если у него нет груза, который предназначен для перевозки, если он не может отправить груз по причинам, относящимся к грузополучателю и т.д.

В юридической литературе существуют различные мнения относительно значения заявок на отдельных видах транспорта и их юридической природы.

Б.Л. Хаскельберг*[\(114\)](#), К.К. Яичков*[\(115\)](#), С.С. Алексеев*[\(116\)](#) считают, что подача заявки - это самостоятельное одностороннее требование грузоотправителя, которое по своей юридической природе является односторонней сделкой.

По мнению В.Т. Смирнова*[\(117\)](#), К.Ф. Егорова*[\(118\)](#), признать заявку сделкой - значит придать несвойственное ей правообразующее значение, так как заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов. Утверждение о том, что подачей заявки грузоотправитель принимает на себя перед перевозчиком обязательство использовать транспортные средства, а перевозчик - установить количество транспортных средств, необходимых для погрузки согласно поданной заявке, является, по их мнению, ошибочным.

Т.Е. Абова полагает, что принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки грузов перевозчиком и их использованию грузоотправителем*[\(119\)](#). В.В. Витрянский считает, что обязательство по подаче транспортных средств и их использованию всегда возникает из договора*[\(120\)](#).

Представляется, что точка зрения, в соответствии с которой заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов, наиболее верна.

Подачей заявки грузоотправитель действительно способствует выполнению перевозочного процесса. Заявка в этом случае является основанием для завязки грузоперевозочного процесса и окончательно уточняет и конкретизирует порядок выполнения перевозки грузов в данный период. Естественно, здесь можно говорить только об оперативно регулирующих функциях заявки, с помощью которой происходит впоследствии заключение договора перевозки грузов.

Предъявление груза к перевозке и подача тоннажа на морском транспорте производятся, как правило, в соответствии с месячным графиком подачи судов, согласованным с грузоотправителем. Если график подачи судов не был составлен заранее, подача тоннажа и предъявление груза к перевозке производятся в соответствии с направляемым перевозчиком отправителю уведомлением о дате подачи тоннажа, которое составляется на основании соглашения сторон.

Другой правовой формой в транспортном законодательстве, с помощью которой регулируются взаимоотношения сторон в процессе организации перевозок грузов, является договор об организации перевозок грузов. Ранее подобные договоры применялись при взаимоотношениях грузоотправителей с транспортными предприятиями под разными наименованиями и регулировались транспортными уставами (например, годовой договор на автомобильном транспорте, навигационный - на внутренневодном транспорте). Следует отметить, что система длительных (долгосрочных) договоров получила широкое распространение на транспорте в начале 30-х гг., когда рядом постановлений Правительства было предусмотрено заключение органами транспорта и их клиентурой прямых договоров на перевозку грузов*[\(121\)](#).

Применение таких договоров в тот период и их роль на отдельных видах транспорта были несколько различны, но их заключение преследовало одну цель: урегулировать такие взаимоотношения сторон, которые, учитывая специфику отдельных видов транспорта, не получили достаточного нормативного разрешения, а также обеспечить выполнение плана перевозок. Поэтому там, где взаимоотношения сторон по перевозке грузов детально регулировались в нормативном порядке (например, на железнодорожном транспорте), такие договоры не применялись.

Напротив, на автомобильном транспорте, где перевозки грузов (при большом их объеме) не были достаточно детализированы, заключение таких договоров было необходимым средством урегулирования взаимоотношений сторон по организации и выполнению перевозок грузов.

Статья 798 ГК РФ предусматривает, что перевозчики и грузовладельцы при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок, в которых определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия

организации перевозок. В этих договорах может быть установлена и ответственность за нарушение предусмотренных в них обязательств.

Основная цель подобных договоров на различных видах транспорта - урегулировать в ходе перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовать выполнению перевозочного процесса на данный период. Благодаря заключению долгосрочного договора об организации перевозок обеспечивается четкая координация деятельности всех участников транспортного процесса: грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя.

Взаимовыгодные договоренности создают основу партнерских отношений заинтересованных сторон и являются своего рода гарантией соблюдения сторонами добровольно взятых на себя обязательств, связанных с предстоящими перевозками грузов. Установление в долгосрочном договоре каких-либо положений по поводу специфических условий перевозки грузов освобождает стороны на весь период действия этого договора от необходимости вновь согласовывать эти условия при заключении конкретного договора перевозки. Таким образом, долгосрочный договор способствует достижению устойчивости в отношениях перевозчика и клиентуры, устраняет ненужные разногласия между ними при заключении и исполнении конкретных договоров перевозки. В то же время следует иметь в виду, что заключение долгосрочных договоров об организации перевозок не является обязательным для сторон. Стороны - перевозчик и грузовладелец - лишь при обоюдном согласии могут заключить подобный договор. Поэтому при отказе одной из сторон заключить такой договор другая сторона не вправе через суд требовать его заключения. В случае подачи искового заявления о принуждении заключить договор или заявления о рассмотрении разногласий по нему, когда стороны не заключили письменного соглашения о передаче спора на разрешение арбитражного суда, последний должен отказать истцу в принятии заявления. Разногласия сторон, возникшие при заключении указанных договоров, могут быть рассмотрены арбитражным судом в случае, когда достигнуто соглашение сторон о передаче спора на разрешение арбитражного суда в соответствии со ст. 446 Гражданского кодекса Российской Федерации. Эта точка зрения изложена в п. 1 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. N 30 "О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"^{*(122)}.

Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, при этом стороны сами определяют (в зависимости от объемов перевозки грузов), на какой срок они будут заключать такой договор. Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные транспортными кодексами и уставами. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный, взаимный характер.

Транспортное законодательство не указывает, в какие сроки перевозчиком следует подавать заявки для исполнения обязательства по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении.

УЖТ РФ в ст. 11 устанавливает, что заявки на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении подаются грузоотправителем не менее чем за 15 дней. Однако эта норма носит общий характер, касается грузоотправителя и не устанавливает, в какие сроки перевозчик подает заявку другому перевозчику в отношении перевалки грузов. В главе V УЖТ, которая регулирует перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, такие сроки не установлены. Никаких указаний на этот счет нет и в других транспортных уставах и кодексах.

Между тем, например, в Уставе железных дорог СССР 1954 г. ст. 140 указывала, что "при передаче грузов с водного на железнодорожный транспорт заявки на ежесуточную подачу вагонов представляются письменно портом или пристанью начальнику станции перевалки за 8 часов до наступления отчетных суток".

Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении и водно-автомобильном сообщении предусматривают, что "сдающая сторона обязана заблаговременно (время устанавливается узловым соглашением), до наступления отчетных суток, уведомить принимающую сторону о количестве груза, подготовленного к передаче в предстоящие сутки"^{*(123)}.

Таким образом, при исполнении обязательств по перевалке грузов в прямом смешанном сообщении применяется заявка-уведомление, предусматривающая передачу определенного количества груза в течение предстоящих суток.

Что же представляют собой заявки, применяемые при передаче грузов в прямом смешанном сообщении, каково их юридическое значение?

В юридической литературе очень подробно рассмотрен вопрос, касающийся заявки, которая подается грузоотправителем перевозчику, а относительно заявок, подаваемых перевозчиками и используемых при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, исследований практически не проводилось.

Следует отличать заявку-уведомление (она также способствует выполнению перевозочного процесса) от заявки, направляемой перевозчиками при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Во-первых, эта заявка, как и при перевозке грузов в прямом сообщении, оказывает содействие завязке грузоперевозочного процесса. В соответствии с поданной грузоотправителем заявкой перевозчик подает транспортные средства, после чего сторонами заключается договор перевозки грузов, т.е. подача заявки в конечном итоге способствует заключению договора перевозки грузов.

Ежесуточная заявка-уведомление, используемая при перевалке грузов, способствует продолжению грузоперевозочного процесса и исполнению договора перевозки, главная ее задача - ускорить этот процесс.

Во-вторых, если заявку может подавать только грузоотправитель, то при прямых смешанных перевозках заявку-уведомление могут подавать оба перевозчика в строго установленное время.

В-третьих, если действие заявки распространяется на определенный отрезок времени (это может быть декада, месяц и т.д.), то ежесуточная заявка-уведомление имеет силу в течение суток.

В-четвертых, если при неподаче заявки грузоотправителем перевозчик имеет возможность перераспределить транспортные средства между другими грузоотправителями, то при неподаче суточной заявки при перевалке груза с одного транспорта на другой возникает простой транспортных средств, который наносит немалый ущерб участникам транспортного процесса. Поэтому значение заявки уведомления при перевалке груза с одного вида транспорта на другой весьма значительно.

Правовое значение суточной заявки заключается в том, что она способствует продолжению грузоперевозочного процесса, причем главная задача такой заявки - ускорение этого процесса с тем, чтобы не допускать простоя транспортных средств.

Другими формами, регулирующими организацию перевалки грузов, являются недельный календарный план и месячный график подачи судов под погрузку.

Правила перевозки грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают, что в случаях массовой перевозки грузов с перевалкой их с железнодорожного на речной транспорт речные пароходства совместно с железными дорогами согласовывают календарный план подачи судов и предъявления грузов к перевозке в пунктах перевалки.

Календарный план составляется на каждую неделю и не позднее чем за 5 дней до начала недели сообщается пароходствами по телеграфу дороге погрузки. Подобная форма исполнения плана перевалки часто применяется перевозчиками.

При массовой перевозке грузов с перевалкой их на морской транспорт морские пароходства ежемесячно составляют календарный план подачи грузовых судов в порты перевалки под погрузку передаваемых с железных дорог грузов. Не позднее 20-го числа предпланового месяца календарный план сообщается морскими пароходствами грузоотправителям и дорогам перевалки и отправления. В месячном графике указываются: наименование судна, его грузоподъемность, время подачи и под какой груз подается (§ 18 Правил).

Вместе с тем следует отметить, что транспортное законодательство не предусматривает никакой ответственности за уклонение от составления подобных графиков и планов при перевалке грузов с одного вида транспорта на другой, и, как показывает практика, перевозчики, которые должны их составлять, часто уклоняются от их составления.

§ 3. Договор перевозки грузов

Реализация принятых к исполнению заявок (заказов) на перевозку грузов осуществляется путем заключения и исполнения договоров между перевозчиками и отправителями.

Следует отметить, что, несмотря на изменение экономической ситуации в стране и переход к рыночным отношениям, основные положения в транспортном законодательстве остаются неизменными (как, например, определение договора перевозки грузов) уже длительное время, и потому высказывания ученых-юристов по отдельным спорным проблемам транспортного законодательства, сделанные ими в период существования СССР, продолжают оставаться актуальными и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых спорных проблем, существующих в транспортных отношениях. В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Это определение соответствует определению договора о перевозке грузов, которое было дано в ст. 373 Гражданского кодекса РСФСР 1964 г. Следует отметить, что до сих пор нет единого мнения относительно правовой характеристики договора перевозки грузов.

Этот вопрос продолжает оставаться спорным в науке гражданского права, несмотря на то, что ему уделялось значительное внимание в юридической литературе.

Представляется (и этого мнения придерживаются большинство авторов), что при определении правовой характеристики договора перевозки грузов достаточно выяснить правовое положение в нем грузополучателя, его отношения с грузоотправителем и перевозчиком^{*(124)}.

В настоящее время существует несколько точек зрения относительно взаимоотношений грузополучателя с грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки. Отдельные авторы квалифицируют договор перевозки грузов как договор в пользу третьего лица^{*(125)}. К.К. Яичков относит договор перевозки грузов к категории договоров о вручении исполнения третьему лицу^{*(126)}, Л.И. Рапопорт и М.К. Александров-Дольник считают грузоотправителя и грузополучателя одной стороной в договоре перевозки грузов^{*(127)}. Согласно другой точке зрения, М.А. Тарасова^{*(128)}, перевозка грузов есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной. М.Г. Масевич и И.Н. Петров считают договор перевозки трехсторонним договором, в котором участники обладают как правами, так и соответствующими обязанностями^{*(129)}.

Прежде чем принять ту или иную концепцию, остановимся несколько подробнее на доводах, выдвигаемых в их обоснование.

Мнение, по которому договор перевозки грузов рассматривается как договор в пользу третьего лица, довольно распространено в юридической литературе. Однако большинство авторов разделяют это мнение, ничем не аргументируя свою точку зрения^{*(130)}, и лишь некоторые из них обосновывают свои доводы.

Авторы, поддерживающие концепцию договора в пользу третьего лица, считают, что договор перевозки грузов служит достижению целей, определяемых договорами поставки, другими договорами и лежащими в их основе нормативными актами^{*(131)}. Следовательно, договор перевозки - это одно из средств исполнения обязанностей для грузоотправителя, вытекающих из указанных договоров. Заклячая эти договоры, покупатель продукции (впоследствии - получатель продукции по договору перевозки) принимает на себя обязанность получить ее, а в договоре определяется и способ ее доставки получателю. Стало быть, утверждают эти авторы, будущий получатель заказанной продукции уже в процессе заключения соответствующего договора (поставки, купли-продажи), во-первых, дает согласие на заключение договора перевозки, в котором он будет значиться получателем, и, во-вторых, обязуется не только принять груз от транспортной организации, но и совершить другие действия, вытекающие из договора перевозки^{*(132)}. В свою очередь грузоотправитель (поставщик, продавец), заключая договор перевозки, поручает транспортной организации исполнить его обязанность по передаче продукции (груза) получателю (покупателю), согласие которого на это уже получено при заключении соответствующего договора.

Следовательно, по мнению этих авторов, требуя от транспортных организаций выдачи груза, получатель осуществляет свое право, возникшее из соответствующего договора, во исполнение которого был заключен договор перевозки грузов. Они считают, что грузополучатель - это особый субъект обязательства по перевозке - третье лицо, в пользу которого договор перевозки заключается. Участие грузополучателя в грузоперевозочном правоотношении в качестве третьего лица основано как на действиях грузоотправителя, заключающего договор в его пользу, так и на волеизъявлении самого грузополучателя, выраженном им при заключении с грузоотправителем договора поставки или иного гражданско-правового договора^{*(133)}.

Ковалевская Н.С. полагает, что "сторонами, заключившими договор перевозки груза, являются перевозчик и отправитель (грузоотправитель). Однако в обязательстве, возникающем из данного договора, участвует также уполномоченное на получение груза лицо: получатель (грузополучатель). В случае несовпадения отправителя и получателя в одном лице наиболее соответствует природе возникших отношений квалификация перевозки груза в качестве договора в пользу третьего лица", причем особенно не обосновывает свою точку зрения, также как и большинство других авторов^{*(134)}.

Таким образом, сторонники рассматриваемой точки зрения выдвигают на первый взгляд стройную схему, из которой вытекает, что договор перевозки грузов есть соглашение в пользу третьего лица, причем значительную роль при этом играет ранее заключенный договор поставки или иной договор. Но эта концепция имеет немало уязвимых мест.

Во-первых, необходимо заметить, что ни договор поставки, ни любой другой договор не являются обязательной предпосылкой заключения договора перевозки. Действительно, гражданско-правовые договоры в большинстве случаев не могут быть исполнены без заключения договора перевозки, но необходимость заключения договора перевозки возникает далеко не во всех случаях. Если однородный получатель вывозит продукцию со склада поставщика принадлежащим ему автотранспортом, договора перевозки нет. Не нужен договор перевозки и тогда, когда количество поставляемой продукции настолько мало, что перевозка вообще не требуется.

Поэтому нельзя делать вывод о том, что, заключая договор поставки, заказчик в силу прямо выраженного им согласия становится одной из сторон обязательства перевозки. Заказчик является одним из субъектов договора поставки, но этот факт сам по себе еще не делает его субъектом обязательства перевозки. Также неубедительны выводы о равноценности понятий "заказчик", "потребитель" и "грузополучатель". Изготовитель продукции не всегда является поставщиком, а поставщик - грузоотправителем. Продукция может быть отгружена адресату по договору поставщика с предприятием изготовителем.

Во-вторых, п. 4 ст. 430 ГК РФ гласит, что, "когда третье лицо отказалось от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом, если это не противоречит закону, иным правовым актам и договору".

Таким образом, в статье Гражданского кодекса говорится исключительно о правах третьего лица, которыми оно может воспользоваться либо отказаться от них. В отношении третьего лица могут быть установлены только права, а не обязанности, так как обязанности по договору может нести только тот, кто заключил его лично или через представителя.

Вместе с тем, анализируя положение грузополучателя, регулируемое транспортным законодательством, можно сделать вывод, что грузополучатель имеет помимо прав массу обязанностей (по выполнению разгрузочных работ, выплате провозных платежей за грузоотправителя и т.д.), основная из которых - обязанность принять груз, поступивший на его имя (ст. 36 УЖТ, ст. 79 КВБТ, ст. 15 УАТ и ГЭТ, п. 4 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, ст. 111 ВК). Грузополучатель вправе отказаться от принятия груза лишь в том случае, когда качество груза вследствие повреждения или порчи при перевозке изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного его использования по назначению.

Отвергая этот аргумент (относительно обязанности принять и вывезти груз, предусмотренный договором), авторы концепции договора в пользу третьего лица указывают, что обязанность грузополучателя принять прибывший в его адрес незаказанный груз возлагается на него не договором перевозки, а в силу закона и факта прибытия груза в адрес грузополучателя. Между тем это утверждение нельзя считать достаточно обоснованным*(135).

Даже незаказанная продукция, отправляемая в адрес грузополучателя, оформляется договором перевозки, и все возникшие события вытекают из этого договора. Из содержания договора перевозки (ст. 785 ГК РФ) усматривается, что перевозчик обязуется выдать груз уполномоченному на получение груза лицу, и перевозчик в данном случае руководствуется не договором поставки, а договором перевозки и данными, указанными в транспортных документах. Из содержания договора перевозки вытекает, естественно, и обязанность принять и вывезти груз, поступивший в адрес получателя (слова "и выдать его уполномоченному на получение груза лицу" следует, по нашему мнению, понимать не только как право грузополучателя на получение груза, но и как обязанность вывезти его).

Таким образом, у грузополучателя на конечном этапе исполнения договора перевозки появляется немалый круг обязанностей, что свидетельствует не в пользу авторов концепции "договора в пользу третьего лица".

Все сказанное позволяет сделать вывод, что содержание договора перевозки не дает оснований считать его договором в пользу третьего лица.

Согласно утверждению К.К. Яичкова, договор перевозки грузов, заключенный с указанием в накладной в качестве получателя груза не его отправителя, а другого лица, следует признать не договором в пользу третьего лица, а договором об исполнении третьему лицу.

По его мнению, весь транспортный процесс следует разделить на две части. Первая часть - это отношения, возникшие по договору перевозки; вторая - обязательственное отношение, возникающее между перевозчиком и получателем груза - третьим лицом. Юридическими фактами, вызывающими обязательственное отношение между перевозчиком и получателем груза - третьим лицом, служат отправка груза в адрес получателя, его прибытие в пункт назначения или истечение срока доставки.

Права и обязанности получателя груза при этом основаны не на договоре перевозки, а на УЖТ, который непосредственно их регулирует.

Таким образом, по договору об исполнении третьему лицу получатель груза - третье лицо находится вне правоотношений с участниками договора перевозки, а права и обязанности получателя основаны целиком на Уставе, но не на договоре.

Однако подобная точка зрения противоречит действующему транспортному законодательству. Содержание ст. 785 ГК РФ свидетельствует о том, что грузополучатель - третье лицо имеет определенные права и обязанности*(136). При подобных обстоятельствах конструкция К.К. Яичкова, согласно которой грузополучатель находится вне правоотношений с грузоотправителем и перевозчиком, не может быть признана обоснованной.

В юридической литературе было высказано мнение о том, что в договоре перевозки грузоотправитель и грузополучатель представляют одну сторону, а перевозчик - другую. Авторы этой

концепции обосновывают свои доводы правом грузополучателя передавать грузоотправителю свои права по требованию к перевозчику, а также тем, что при полной утрате груза и переборе провозных платежей право требования в одинаковой мере принадлежит как отправителю груза, так и получателю, в зависимости от того, кто из них располагает необходимыми для его предъявления документами. Участие грузоотправителя и грузополучателя в договоре перевозки на одной стороне, по их мнению, подтверждается также тем, что при прибытии груза на станцию назначения всю ответственность перед перевозчиком по данной перевозке несет грузополучатель.

По их мнению, грузополучатель становится субъектом договора перевозки с момента заключения договора перевозки грузов между грузоотправителем и перевозчиком на станции отправления.

Подобная точка зрения была бы приемлема в том случае, если бы грузополучатель и грузоотправитель обладали одинаковыми правами и обязанностями. Между тем анализ норм транспортных уставов свидетельствует о том, что стороны - грузоотправитель и грузополучатель - обладают различными правами и обязанностями (например, грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке - предъявить в затаренном состоянии, уплатить провозные платежи; грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, вывезти его, произвести его приемку, а в отдельных случаях уплатить провозную плату), которые возникают из договора и имеют самостоятельный характер.

Более того, грузоотправитель и грузополучатель несут различную ответственность перед перевозчиком (например, грузоотправитель - за неиспользование транспортных средств и т.д.; грузополучатель - за несвоевременную выгрузку грузов, простой транспортных средств), что имеет существенное значение для подтверждения того, что грузоотправитель и грузополучатель не являются одной стороной в договоре перевозки.

По мнению М.А. Тарасова, договор перевозки есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, наделенным определенными правами и обязанностями, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной.

Временем вступления получателя в число участников договора перевозки, по мнению М.А. Тарасова, следует признать момент изъятия им согласия на договор - принятие им транспортной квитанции (коносамента). Со времени перехода квитанции (коносамента) в распоряжение получателя у него возникает право требования к транспортному предприятию, и между перевозчиком и получателем груза устанавливаются обязательственные отношения.

Это утверждение является недостаточно обоснованным, так как при надлежащем исполнении договора перевозки, т.е. при нормальном развитии отношений, вытекающих из договора перевозки, не возникает вопроса о требованиях к перевозчику, обусловленных предъявлением грузовой квитанции.

Груз выдается получателю, указанному в накладной, без представления грузовой квитанции.

И.Н. Петров и М.Г. Масевич также считают, что грузополучатель является самостоятельным участником договора, который в соответствии с действующим транспортным законодательством обладает определенными правами и обязанностями, и полагают, что договор перевозки грузов следует рассматривать как трехсторонний. Авторы по-разному обосновывают свою точку зрения.

По мнению И.Н. Петрова, это вытекает из содержания ст. 99 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик^{*(137)}. Согласно этой статье транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Вместе с тем И.Н. Петров оставил без внимания очень важный, по нашему мнению, вопрос о моменте, когда грузополучатель становится равноправным участником обязательства перевозки.

М.Г. Масевич считает, что "грузополучатель является особым участником, третьей стороной в договоре перевозки, и его права и обязанности в этом соглашении основаны на его собственном волеизъявлении". М.Г. Масевич делает такой вывод исходя из того, что то обстоятельство, что "договор перевозки грузов, как правило, основан и на волеизъявлении грузополучателя, подчеркивается всеми исследователями данного вопроса".

Считая, что договор перевозки грузов - это многосторонний договор, М.Г. Масевич далее пишет: "И в многосторонней сделке каждая сторона может преследовать свои собственные, отличные от других сторон цели, для достижения которых она вступила в этот договор"^{*(138)}. Это замечание М.Г. Масевич связано с утверждениями отдельных авторов, которые считают, что многосторонние сделки - это такие сделки, для совершения которых требуются совпадающие, т.е. направленные на достижение единой цели, волеизъявления, и притом не двух, а трех и более лиц.

Соглашаясь с аргументами М.Г. Масевич, следует подчеркнуть, что при заключении и исполнении договора перевозки грузов все стороны этого договора имеют одну цель, выражают совпадающее, направленное на достижение этой цели волеизъявление - доставить принятый к перевозке груз в установленное место и выдать (получить его) управомоченному лицу. И вместе с тем

представляется, что этих аргументов недостаточно для признания договора перевозки грузов трехсторонним договором.

Заключение договора перевозки грузов, по нашему мнению, можно разделить на две части. Первая часть - это заключение договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком, в соответствии с которым грузоотправитель сдает в надлежащем порядке груз, а перевозчик, принимая его, обязуется доставить его по назначению. Вторая часть - это вступление в договор перевозки грузополучателя. Как справедливо отметил М.А. Тарасов, этим моментом следует считать получение грузополучателем грузовой квитанции (коносамента), которая, как правило, поступает в адрес получателя груза задолго до поступления самого груза. С этого момента у грузополучателя возникают не только права, но и обязанности (принять груз в установленном порядке, уплатить провозные платежи и т.д.).

К.К. Яичков, подвергая критике эту конструкцию, утверждал, что надобность в применении грузовой квитанции возникает у грузополучателя очень редко (в случаях утраты груза - это основной документ), в основном он обходится без нее. Однако здесь следует исходить не из того, как часто применяется грузовая квитанция грузополучателем и может ли он в отдельных случаях обойтись без нее.

Важным условием в рассматриваемых обстоятельствах является то, что момент получения грузовой квитанции (коносамента) следует считать временем вступления грузополучателя в договор перевозки.

В.В. Витрянский полагает, что говорить о получателе груза как о стороне договора перевозки груза можно лишь применительно к договору морской перевозки, оформленному коносаментом, который имеет силу товарораспорядительной ценной бумаги⁽¹³⁹⁾. Однако может случиться так, что грузополучатель не получил грузовую квитанцию, накладную либо коносамент по тем или иным причинам. Можно ли считать, что в этом случае грузополучатель не является стороной в договоре до тех пор, пока ему не будет выдан груз?

Анализ транспортного законодательства позволяет сделать вывод, что грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная (коносамент) или нет.

Действительно, наличие грузовой квитанции, накладной (коносамента) дает право считать грузополучателя стороной в договоре. Между тем, например, согласно ст. 31 Устава железнодорожного транспорта грузополучатель вправе переадресовать груз без наличия грузовой квитанции.

Статья 109 Кодекса внутреннего водного транспорта предусматривает, что при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении лишь при согласовании с грузоотправителем, грузополучателем определяется порядок распоряжения грузами, которые не могут быть доставлены в порты назначения. А статья 30 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что окончательные расчеты, связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения. При несвоевременных расчетах за перевозку по вине грузополучателя с него могут быть взысканы в пользу перевозчика проценты на сумму просроченного платежа в размере и порядке, которые установлены гражданским законодательством.

Все сказанное выше дает нам основание считать грузополучателя стороной в договоре перевозки и без наличия грузовой квитанции.

Таким образом, договор перевозки грузов является трехсторонним договором, в котором все его участники имеют права и обязанности.

Учитывая, что договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является разновидностью договора перевозки грузов, его следует считать многосторонним договором, в котором все участники договора имеют права и обязанности, причем волеизъявления участников договора перевозки совпадают по своему характеру и направлены на достижение единой цели - исполнение договора перевозки.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении обязанности перевозчиков выполняют различные виды транспорта, например железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный. При этом возникают правоотношения по перевозке грузов, в которых участвуют несколько соперевозчиков, каждый из которых, принимая груз от предыдущей транспортной организации, исполняет свою обязанность по перевозке груза на соответствующем отрезке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первоначальным перевозчиком.

По поводу характера взаимоотношений соперевозчиков и момента вступления их в договор по перевозке грузов существуют различные точки зрения. По мнению М.К. Александрова-Дольника, "участвующие в прямой смешанной перевозке виды транспорта выступают перед клиентом как единый перевозчик"⁽¹⁴⁰⁾.

Сторонники другой точки зрения считают, что "каждый последующий перевозчик, вступая в договор, должен осуществить права и обязанности предшествующего перевозчика, которые вытекают из

накладной"*(141). Т.Е. Абова в обоснование существования договорных правоотношений между грузоотправителем (грузополучателем) и транспортными организациями (соперевозчиками) ссылается на § 21 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, согласно которому порты обязаны принимать от железных дорог грузы, прибывшие в пункты перевалки с соблюдением установленных сроков, несмотря на прекращение навигации, и требовать от грузоотправителей указаний, как поступать с грузом. Последние обязаны в 10-дневный срок дать указание порту (пристани) о том, как поступить с грузом*(142).

Однако сторонники этой точки зрения, не отрицая, что соперевозчики при перевозке груза в прямом смешанном сообщении находятся в договорных отношениях между собой, не раскрывают последовательности заключения соперевозчиками договора перевозки прямого смешанного сообщения с начальным перевозчиком.

Противоположной точки зрения придерживался Л.И. Рапопорт, который считал, что если бы начальный перевозчик выступал от имени каждого транспортного предприятия, то у каждого из этих соперевозчиков должны были бы возникнуть определенные права и обязанности. Но у промежуточных перевозчиков по общему правилу не существует правовой связи с клиентами*(143), т.е. Л.И. Рапопорт утверждал, что между грузополучателем (грузоотправителем) и транспортными организациями (соперевозчиками) не существует договорных отношений. Этой точки зрения придерживается и Б.Л. Хаскельберг, который считает, что "у промежуточных транспортных организаций с заключением договора не возникает в отношении отправителя и получателя ни прав, ни обязанностей"*(144).

В.В. Витрянский считает, что правовые положения транспортных организаций в прямом смешанном сообщении характеризуются тем, что они являются третьими лицами, на которые должником (перевозчиком) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки*(145).

Таким образом, в юридической литературе имеются три основные точки зрения относительно взаимоотношений соперевозчиков между собой при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Согласно первой из них транспортные организации выступают как единый перевозчик, и соперевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (однако авторы не раскрывают последовательности их вступления в эти отношения); согласно второй - между соперевозчиками и клиентурой договорные отношения отсутствуют, и согласно третьей точке зрения - транспортные организации являются третьими лицами, на которые должником (кредитором) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки.

Для определения правового положения соперевозчиков в отношениях друг с другом, с грузоотправителем (грузополучателем) и с начальной транспортной организацией необходимо установить, являются ли соперевозчики субъектами обязательства перевозки, возникающего на основе заключенного первоначальным перевозчиком договора перевозки, и если являются, то в каком порядке это происходит.

При рассмотрении вопроса о правовом положении соперевозчиков и их взаимоотношениях с начальным перевозчиком и грузоотправителем следует исходить из того, что вопрос о том, выступают ли транспортные организации перед грузоотправителем как единое целое, неразрывно связан с вопросом о том, являются ли отношения между транспортными организациями договорными.

Из содержания ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации вытекает, что транспортная организация обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза получателю. Указанная обязанность возникает у перевозчика и при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, хотя здесь имеется определенная специфика, перевозка осуществляется не одним видом транспорта, а несколькими, и первоначальный перевозчик обязуется его доставить получателю. Закон не определяет юридическую конструкцию рассматриваемых отношений, устанавливая лишь, что ответственность за недостатки перевозки несет конечная транспортная организация.

При анализе договора на перевозку груза в прямом смешанном сообщении следует рассматривать, по нашему мнению, два этапа перевозки.

На первом этапе начальный перевозчик, заключая договор перевозки в прямом смешанном сообщении, помимо обязанностей доставить груз в пункт назначения приобретает право выступать во взаимоотношениях с соперевозчиками как представитель грузоотправителя.

Это право находит свою реализацию на втором этапе перевозки, когда начальный перевозчик в силу полномочий, предоставленных ему законом (транспортными уставами, кодексами и т.д.) в отношении передачи груза, заключает от имени грузоотправителя (как его представитель) договор с соперевозчиком, передавая ему одновременно права и обязанности, которыми его наделил грузоотправитель, заключая договор перевозки, т.е. каждый последующий соперевозчик, вступая в обязательственные отношения с предшествующим перевозчиком, становится представителем грузоотправителя.

Закон, указывая на эту обязанность соперевозчиков, не конкретизирует форму, в какой может

быть заключен договор перевозки соперевозчиком с начальным перевозчиком и грузоотправителем. И было бы неверно считать, что соперевозчики не находятся в договорных отношениях с отправителем. Моментом заключения договора между ними следует считать наложение календарного штампа и учинение подписи представителя другого перевозчика на передаточной ведомости и накладной.

Анализ транспортного законодательства, регулирующего перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, свидетельствует как раз о наличии договорных отношений между грузоотправителем и соперевозчиками.

Подтверждением наличия договорных отношений между грузоотправителем и соперевозчиками могут служить ст. 79 Устава железнодорожного транспорта и ст. 114 Кодекса внутреннего водного транспорта, которые предусматривают, что ответственность за сохранность груза до момента фактической его передачи лежит на сдающей стороне, а после фактической передачи - на принимающей стороне, а также § 111 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, согласно которому в тех случаях, когда по заявленной пароходству претензии ответственной является железная дорога, пароходство направляет претензию железной дороге, которой принадлежит станция перевалки груза на воду.

Перевозчики при направлении претензий обязаны приложить к ним документы о результатах рассмотрения в части ответственности, относящейся к дороге или пароходству, уведомить заявителя о пересылке претензии.

Все сказанное подтверждает обоснованность точки зрения о том, что перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении выступают перед клиентурой как единая транспортная организация и что все перевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем).

Вместе с тем здесь следует обратить внимание и на то обстоятельство, что, находясь в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем), соперевозчики одновременно находятся в договорных отношениях между собой. Это подтверждается транспортным законодательством и Правилами (ст. 79 УЖТ, ст. 114 КВВТ, § 111 Правил). Моментом заключения договора является, как упоминалось выше, передача груза от одного перевозчика другому, наложение календарного штампа и учинение подписи на передаточной ведомости и накладной.

Таким образом, договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении представляет собой совокупность отдельных договоров, заключенных между соперевозчиками, которые выступают перед грузоотправителем как единая транспортная организация, находясь с ним в договорных отношениях.

§ 4. Элементы обязательства по перевозке. Права и обязанности сторон

Субъектами обязательства по перевозке являются перевозчик, грузоотправитель, а также грузополучатель.

Перевозчиками грузов могут быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов (см. § 3). Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять как физические, так и юридические лица. Термины "перевозчик", "грузоотправитель", "грузополучатель" используются практически на всех видах транспорта, а также в нормативных актах, регулирующих отношения на транспорте. Однако на морском и автомобильном транспорте (ст. 115 КТМ, ст. 18 УАТ) используется и другая терминология. Грузоотправителя там иногда называют фрахтователем, а договор перевозки - договором фрахтования (ст. 787 ГК РФ). Поскольку указанная терминология специфична для морских и автомобильных перевозок и притом применяется не всегда, то субъекты обязательства по перевозке в данной работе будут называться "перевозчики", "грузоотправители", "грузополучатели".

Объектом обязательства по перевозке грузов являются перевозимые перевозчиками грузы. Если материальным объектом обязательства по перевозке является перевозимый груз, то в качестве юридического объекта здесь выступает сама перевозочная деятельность, которая включает в себя не только перевозку грузов, но и иные действия, связанные, например, с погрузкой, выгрузкой грузов, их хранением и выдачей грузополучателю.

Статья 791 Гражданского кодекса устанавливает, что перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

В целях выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в технически надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверить их пригодность для перевозки данного груза. Зная из заявки грузоотправителя, какой груз предполагается погрузить в

транспортное средство, перевозчик имеет возможность и должен определить, обеспечит ли подаваемое транспортное средство его сохранность при перевозках. Наряду с возложением на перевозчика обязанности подавать транспортные средства, пригодные для перевозки данного груза*(146), транспортное законодательство устанавливает, что пригодность транспортных средств (вагонов, контейнеров) для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем единолично, либо грузоотправителем и перевозчиком*(147), либо самим перевозчиком*(148).

Грузоотправитель, отправляя продукцию, обязан принимать все зависящие от него меры, обеспечивающие ее сохранность при перевозке. Он не вправе грузить продукцию в любое транспортное средство (если погрузка осуществляется им), не заботясь о сохранности груза в пути. Грузоотправитель должен отказаться от погрузки груза в транспортное средство, непригодное для перевозки данного груза, которое в таком случае считается неподанным в счет суточной нормы. Нарушение перевозчиком и грузоотправителем указанных обязанностей обычно приводит к повреждению или порче груза, в связи с чем приходится решать, кто должен нести ответственность перед грузополучателем.

Статья 20 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, а также отсутствие внутри них постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние грузов при погрузке, выгрузке и в пути следования, особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров) для перевозки конкретных грузов определяется в отношении:

вагонов - грузоотправителями, если погрузка осуществляется ими, или железной дорогой, если погрузка осуществляется ею;

контейнеров - во всех случаях грузоотправителями.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в Постановлении от 6 октября 2005 г. N 30 "О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта" в п. 13 разъяснил, что, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность должен нести перевозчик. Он может быть освобожден от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, а также в случае представления доказательств, подтверждающих, что неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя. И даже если грузоотправитель осуществит погрузку груза в неисправный в техническом отношении вагон, зная об этом, то данное обстоятельство не освобождает перевозчика от ответственности за несохранность груза.

Грузоотправитель может быть освобожден от ответственности за недостачу, повреждение груза, погруженного в непригодное в коммерческом отношении транспортное средство, если докажет вину перевозчика в недостаче, повреждении, порче груза.

Несколько иной порядок действует при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают, что транспортные средства, подаваемые под погрузку, должны быть исправными в техническом отношении (§ 41).

Транспортные уставы и кодексы в разделах, посвященных перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении, этому вопросу внимания не уделяют.

В развитии Правил перевозок грузов "Общие правила морской перевозки грузов, пассажиров и багажа" в п. 95 предусматривают, что подаваемые в порт вагоны должны быть чистыми и исправными в техническом и коммерческом отношении, т.е. "Общие правила морской перевозки" несколько шире, чем Правила перевозки грузов, рассматривают вопрос о пригодности транспортных средств, отмечая, что помимо пригодности транспортных средств в техническом отношении существует еще пригодность транспортных средств в коммерческом отношении.

Например, поданный в порт вагон может быть исправным в техническом отношении (исправные двери, люки, крыша и т.д.) и неисправным в коммерческом отношении (в вагоне сохранился устойчивый неприятный запах, в то время как в него предполагалась загрузка пищевых продуктов). При этом возникает вопрос: кто должен определять пригодность транспортных средств в техническом и коммерческом отношении при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении? Если этот вопрос решен при взаимоотношениях перевозчиков с грузоотправителем и регулируется транспортными уставами, то при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении он фактически не урегулирован.

Представляется, что ответственность за пригодность транспортных средств в техническом отношении должен нести перевозчик, который их подает: транспортные средства принадлежат ему, и он должен отвечать за их состояние. Определять же пригодность транспортного средства в коммерческом отношении должен грузоотправитель, который загружает в него груз. Погрузив груз в транспортное средство, непригодное в коммерческом отношении, данный грузоотправитель берет на себя всю ответственность, связанную с его сохранностью.

Поданное под погрузку транспортное средство в соответствии с нормами транспортного

законодательства должно быть загружено до полной вместимости. Загрузка транспортного средства до полной вместимости и правильное определение веса имеет большое значение как для перевозчиков, так и для грузоотправителей, поскольку оценка деятельности транспортных предприятий осуществляется по количеству перевезенного груза, а размер провозной платы, которую вносит грузоотправитель, зависит не только от расстояния, но и от веса груза. Вес груза на различных видах транспорта определяется по-разному. На железнодорожном транспорте, если погрузка груза производится в местах общего пользования, то его вес определяется перевозчиком; в тех случаях, когда погрузка осуществляется в местах необщего пользования, вес груза определяется грузоотправителем.

Причем согласно ст. 26 УЖТ основной формой определения веса груза, отправляемого железнодорожным транспортом, является взвешивание на вагонных весах. Взвешиванию подлежат грузы, перевозимые навалом и насыпью. И лишь вес грузов, перевозимых наливом, в соответствии с действующими Правилами, определяется грузоотправителем расчетным путем. В тех случаях, когда у отправителей грузов отсутствуют вагонные весы, взвешивание грузов осуществляется перевозчиком за плату в соответствии с договором.

Особо надо отметить, что не допускается определение массы груза расчетным путем, посредством обмера грузов, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение допустимой грузоподъемности вагонов, контейнеров. На морском транспорте при погрузке груза портами на своих причалах и своей рабочей силой определение веса производится пароходством на весах порта. При погрузке грузов в портах клиентуры или у принадлежащих ей причалов определение веса грузов производится грузоотправителями. Определение веса груза расчетным путем, по обмеру или условно производится во всех случаях грузоотправителем (п. 31 Общих правил морской перевозки грузов). На речном транспорте вес груза, отправляемого с причалов, складов и погрузочных пунктов необщего пользования, а также общего пользования, но не находящегося в ведении пароходства, определяется грузоотправителем. Определение веса груза расчетным путем, по обмеру или условно во всех случаях производится грузоотправителем (ст. 70 КВБТ).

На воздушном транспорте при сдаче груза к перевозке отправитель обязан указать в грузовой накладной точное наименование груза, его вес (массу), число мест, размер или объем. На автомобильном транспорте определение веса груза осуществляется в основном грузоотправителем. Запись в транспортной накладной о весе груза с указанием способа его определения производится грузоотправителем (ст. 12 УАТ и ГЭТ), если иное не установлено договором перевозки груза. Таким образом, транспортное законодательство устанавливает четкий порядок определения веса груза, который принимается к перевозке.

Внесение провозной платы в любых договорах перевозки является одной из важнейших обязанностей грузоотправителя. По общему правилу провозная плата, размер которой определяется тарифами, должна быть внесена в пункте отправления одновременно со сдачей груза к перевозке. Кроме того, перевозчик вправе задержать отправку груза, если плата (фрахт) за перевозку не внесена в установленные сроки (ст. 30 УЖТ, ст. 75 КВБТ), либо отказаться от исполнения договора перевозки (ст. 154 КТМ). При этом вагоны, контейнеры будут, в соответствии со ст. 30 Устава железнодорожного транспорта, находиться на ответственном простое грузоотправителя. В случае невнесения причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку груза подача перевозчиком вагонов, контейнеров под очередную погрузку прекращается. При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по вине грузоотправителя или грузополучателя с них взыскиваются в пользу перевозчика проценты на сумму просроченного платежа в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.

Пленум Высшего Арбитражного Суда в Постановлении N 30 (п. 20) уточнил это положение. При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по причинам, зависящим от грузополучателя (грузоотправителя), с него подлежат взысканию по требованию перевозчика проценты, предусмотренные ст. 395 ГК РФ. Кроме того в указанном случае до внесения грузополучателем всех причитающихся перевозчику платежей в соответствии с частью 5 ст. 30 Устава железнодорожного транспорта не выданные грузополучателю вагоны, контейнеры находятся на ответственном простое грузополучателя и с него взимается плата за пользование вагонами, контейнерами.

Более того, в соответствии со ст. 35 Устава железнодорожного транспорта в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных платежей, причитающихся перевозчику, последний вправе удерживать груз с уведомлением в письменной форме об этом грузополучателя, который обязан в течение четырех суток после получения такого уведомления распорядиться грузом. Если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению платы за перевозку грузов и иных платежей и не распорядится грузом, перевозчик имеет право, если иное не предусмотрено договором перевозки, реализовать удерживаемый груз. При этом закон предусматривает определенные исключения. Не могут быть реализованы грузы, изъятые из оборота либо ограниченные в обороте в соответствии с федеральными законами; а также грузы, в отношении которых таможенное

оформление не завершено; специальные, в том числе воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд.

В тех случаях, когда между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем) заключен договор о производстве расчетов через технологический центр по обработке перевозочных документов (ТехПД) и грузоотправителем (грузополучателем) или иным лицом перечислена железнодорожному перевозчику в порядке предварительной оплаты определенная договором сумма, последний может использовать денежные средства, учитываемые на лицевом счете в ТехПД, только в качестве платежей в целях, предусмотренных договором.

Поэтому, если грузоотправитель (грузополучатель) или иное лицо считает, что перевозчик необоснованно использовал предварительно перечисленные ему суммы в качестве платежа за услуги, оказанные перевозчиком, но не предусмотренные договором, в том числе и за ранее произведенные перевозки, он вправе по своему выбору предъявить к перевозчику (с соблюдением претензионного порядка) требование о взыскании с перевозчика соответствующей суммы, необоснованно им удержанной, либо об обязанности перевозчика внести соответствующие изменения в записи на лицевом счете в ТехПД. При этом годичный срок исковой давности по такому требованию должен исчисляться с момента получения уведомления перевозчика об учинении на лицевом счете записи о зачете уплаченных авансовых сумм в счет оплаты операций, связанных с перевозкой. Это условие закреплено в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30 (п. 21).

В соответствии со ст. 163 КТМ все причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем или фрахтователем. В случаях, предусмотренных соглашением между отправителем или фрахтователем и перевозчиком, и при включении данных об этом в коносамент допускается перевод платежей на получателя.

Получатель при выдаче ему груза обязан возместить перевозчику все платежи причитающиеся последнему. Перевозчик вправе удерживать груз до уплаты сумм или предоставления обеспечения (ст. 160 КТМ).

Кодекс внутреннего водного транспорта в ст. 75 устанавливает, что плата за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента отправления груза из порта отправления, если иное не установлено соглашением сторон. При несвоевременном внесении указанных платы и платежей отправление груза перевозчиком может быть задержано и до их внесения может быть прекращена подача судна для следующей погрузки груза.

В УАТ и ГЭТ отсутствуют статьи относительно провозной платы и последствиях ее невнесения.

Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение заявок (заказов) на перевозку грузов. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависит эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в значительной мере сохранность перевозимых грузов. Поэтому своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь одним из условий надлежащего исполнения обязательства по перевозке, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

Следует иметь в виду, что сроки доставки грузов зависят от особенностей работы транспорта данного вида. На железнодорожном транспорте сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются Министерством транспорта по согласованию с Федеральным органом исполнительной власти в области экономики (ст. 33 УЖТ). Грузоотправители и перевозчики в договорах могут предусмотреть иной срок доставки грузов. В настоящее время утверждены в установленном порядке и зарегистрированы в Министерстве юстиции Российской Федерации (23 июня 2003 г. N 4816) Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом. В соответствии с указанными Правилами исчисление срока доставки груза начинается с 0 часов дня, следующего за днем документального оформления приема груза для перевозки, указанного в оригинале накладной и в дорожной ведомости в графе "Календарные штемпеля" в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза в графе "Календарный штемпель перевозчика на станции отправления". Грузы считаются доставленными в срок, если на железнодорожной станции назначения они выгружены перевозчиком или если вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям до истечения установленного срока доставки. На речном транспорте действуют почти такие же правила, как и на железной дороге (ст. 76 КВВТ). На автомобильном транспорте (ст. 14 УАТ и ГЭТ) могут быть оговорены в договоре, либо установлены Правилами перевозок грузов.

На морском транспорте перевозчик обязан доставлять грузы в сроки, которые установлены соглашением сторон; при отсутствии соглашения - в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом (ст. 152 КТМ).

Грузоотправители могут предъявлять подготовленные к перевозкам грузы с объявлением их ценности. За объявленную ценность грузов взимаются сборы (дополнительная плата), указанные в тарифном руководстве либо договором.

Транспортное законодательство предусматривает возможность объявления ценности груза исходя из ст. 796 ГК, в которой предусмотрено, что в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявленной ценностью, перевозчик несет ответственность в размере объявленной стоимости груза или багажа. Это положение нашло свое отражение во всех транспортных кодексах (ст. 119 КВВТ, ст. 169 КТМ, ст. 119 ВК, ст. 34 УАТ и ГЭТ). Статья 16 УЖТ устанавливает, что грузоотправители могут предъявлять грузы для перевозок с объявленной ценностью. Особо подчеркивается, что перевозка грузов с объявлением их ценности осуществляется в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. В Правилах установлено, что объявление грузоотправителем ценности грузов обязательно при предъявлении для перевозки следующих грузов: драгоценных металлов, камней и изделий из них; музейных и антикварных ценностей, предметов искусства и иных художественных изделий; грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Статья 16 УЖТ предусматривает, что за перевозки грузов с объявленной ценностью взимаются сборы, ставки которых устанавливаются тарифным руководством.

Федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, утвердивший эти правила, пытается подправить федеральный закон (каковым является Устав железнодорожного транспорта), внося в Правила следующие положения: если перевозчик докажет, что объявленная ценность груза превышает действительную ее стоимость, то перевозчик возмещает грузоотправителю именно действительную ее стоимость в случае причинения грузу с объявленной ценностью ущерба при его транспортировке. Подобная статья была когда-то включена в Устав железных дорог 1964 г. (ст. 43), и редакция ее была более конкретной и четкой. В статье было установлено, что в случае разногласий между грузоотправителем и станцией отправления стоимость груза определяется экспертизой, о чем составляется акт. В ныне действующем Уставе подобной оговорки нет. Нет ее и в Правилах, и поэтому непонятно, каким образом перевозчик будет определять действительную стоимость груза. Полагаем, что действующая редакция Правил противоречит федеральному закону. С этой точки зрения не согласен Высший Арбитражный Суд Российской Федерации. В пункте 38 постановления Пленума от 6 октября 2005 г. N 30 он разъяснил, что при обнаружении явного несоответствия объявленной грузоотправителем стоимости груза его действительной стоимости арбитражный суд может рассмотреть вопрос о возможности квалификации действий грузоотправителя по предъявлению перевозчику требования, основанного на объявленной стоимости груза, как злоупотребление правом (ст. 10 ГК Российской Федерации).

По общему правилу грузы, нуждающиеся в затаривании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, обеспечивающей безопасность движения, сохранность грузов, транспортных средств (ст. 18 УЖТ, ст. 139 КТМ, ст. 69 КВВТ, ст. 10 УАТ и ГЭТ). Требования к таре и упаковке грузов, качеству продукции должны предусматриваться стандартами, техническими условиями. Перевозчики освобождаются от ответственности за утрату груза вследствие дефектов тары, только доказав, что они не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке.

Перевозка грузов на железнодорожном транспорте оформляется накладной и квитанцией о приеме груза, которые являются основными транспортными документами (ст. 25 УЖТ). Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, степени использования грузоподъемности вагона (контейнера), скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке и т.д. Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, поскольку договор перевозки относится к числу формальных сделок и его наличие и содержание может быть подтверждено только письменными документами. Статья 25 УЖТ подчеркивает, что "железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза".

Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной. Что касается проверки веса груза, сдаваемого к перевозке, то перевозчику, в соответствии со ст. 27 УЖТ, предоставлено право проверять вес грузов путем выборочного взвешивания. Составляется также дорожная ведомость, которая вместе с накладной следует с грузом на станцию назначения и остается там. Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления. По сути дела, это контрольные документы, по которым можно проследить движение груза от станции отправления до станции назначения. В тех случаях, когда груз перевозится в контейнере, составляются такие же документы, однако применяется специальная форма накладной, которая заполняется с учетом особенностей перевозок грузов в таком специальном транспортном средстве, каким является контейнер.

На морском транспорте система накладных применяется при прямых смешанных перевозках и перевозках нефтеналивных грузов в Каспийском бассейне. Во всех остальных случаях оформление договора морской перевозки грузов в основном осуществляется с помощью чартера и коносамента (ст. 117, 142 КТМ). Коносамент выполняет три функции: а) доказательства наличия договора морской

перевозки грузов и его содержания; б) расписки, удостоверяющей принятие груза перевозчиком; в) товаро-распределительного документа на груз, обеспечивающего распоряжение самим грузом. Коносамент составляется по определенной форме, является товарной ценной бумагой и может быть именным, ордерным или на предъявителя. Именные коносаменты составляются на имя определенного получателя; ордерные коносаменты - это выданные "приказу отправителя" либо содержащие наименование получателя с указанием, что коносамент выдан "приказу получателя". В каботажных перевозках используются только именные коносаменты. Коносамент на предъявителя может передаваться посредством простого вручения.

В соответствии со ст. 144 КТМ в коносамент должны быть включены следующие данные:

- 1) наименование перевозчика и место его нахождения;
- 2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- 3) наименование отправителя и место его нахождения;
- 4) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;
- 5) наименование получателя, если он указан отправителем;
- 6) внешнее состояние груза и его упаковка;
- 7) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
- 8) время и место выдачи коносамента;
- 9) число оригиналов коносамента, если их больше, чем один;
- 10) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

По соглашению сторон в коносамент могут быть внесены иные данные и оговорки.

Наличие и содержание договора морской перевозки может подтверждаться чартером. Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть внесены иные условия и оговорки.

Конкретные договоры чартера, как правило, заключаются на основе типовых форм, которые разрабатываются организациями судовладельцев исходя из сложившихся в течение длительного времени морских торговых обычаев. Таковы, например, Зерновой рейсовый чартер 1966 г., пересмотренный в 1971 г. (кодовое название "Грейнвой"), Всеобщий Универсальный Чартер Балтийского и Международного Морского Совета (пересмотренный в 1922, 1976 и 1994 гг.) под кодовым названием "Дженкон" ^{*(149)}.

На речном транспорте составляются такие же документы, что и на железнодорожном транспорте. Это предусмотрено ст. 67 КВВТ.

При приемке груза к перевозке на воздушном транспорте составляется грузовая накладная (ст. 105 ВК), причем ей предшествует составление отправителем накладной отправителя. На основании накладной отправителя перевозчик заполняет грузовую накладную, которая остается в пункте назначения, а грузополучателю выдается накладная отправителя ^{*(150)}. На автомобильном транспорте при перевозке грузов товарного характера составляется транспортная накладная (ст. 8 УАТ и ГЭТ). Таким образом, в настоящее время прием грузов к перевозке оформляется накладной (на железнодорожном, речном, воздушном, автомобильном и в отдельных случаях на морском транспорте) и коносаментом (на морском транспорте).

В целях обеспечения сохранности грузов, находящихся в процессе перевозки, двери вагонов, контейнеров, трюмов судов (грузовые помещения) должны быть опломбированы. Опломбирование вагонов, контейнеров, трюмов судов (грузовых помещений) осуществляется либо перевозчиком, либо грузоотправителем, указанным в перевозочных документах, в зависимости от того, кем производится погрузка. Исключение составляют вагоны, контейнеры с грузами для личных (бытовых) нужд, после погрузки которых их опломбирование осуществляется по усмотрению и за счет отправителей таких грузов либо перевозчиком, либо выступающей от имени отправителя транспортно-экспедиционной организацией.

Необходимость опломбирования вагонов, контейнеров, грузовых помещений судов возникает и в пути следования. Если обнаружено отсутствие запорно-пломбировочных устройств на вагонах, контейнерах, грузовых помещениях судов, они пломбируются в соответствии с Правилами перевозок грузов, действующими на различных видах транспорта.

Опломбирование вскрываемых для таможенного досмотра вагонов, контейнеров, грузовых помещений судов осуществляется таможенными органами, которые составляют в этих случаях акт досмотра и прикладывают его к перевозочным документам. В этих случаях, если груз прибыл с исправными таможенными пломбами и при исправной перевозке, перевозчики освобождаются от выдачи груза и не могут нести ответственность за его несохранность.

Объективным доказательством отсутствия доступа к грузу при его перевозке является сочетание

исправности транспортного средства с исправностью запорно-пломбировочного устройства на прибывшем транспортном средстве. Тем не менее при прибытии грузов в транспортном средстве с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными самими перевозчиками, данные перевозчики обязаны проверить состояние и массу груза.

§ 5. Основания прекращения договора перевозки

Доставкой и выдачей груза, поступившего в адрес грузополучателя, завершается исполнение перевозочного обязательства. В зависимости от того, исполнено обязательство в точном соответствии с его условиями или нет, либо оно прекращается (исполнением), либо изменяется его содержание, возникает обязанность перевозчика возместить ущерб. Не случайно порядок выдачи и принятия груза, поступившего в адрес грузополучателя, приобретает важное юридическое значение и подробно регламентируется в транспортных уставах, кодексах и правилах перевозки грузов на различных видах транспорта.

Соблюдение установленного порядка и соответствующее оформление выдачи-приемки груза имеют решающее значение для выявления обстоятельств, при которых возникли недостача, порча или повреждение груза. Нарушение перевозчиком или грузополучателем установленных правил выдачи-приемки груза порой приводит к невозможности установить, по чьей вине груз поврежден или утрачен. Выдача груза является конечным моментом, до которого простирается ответственность перевозчика.

В связи с этим немаловажное значение имеет момент, в который выдача груза считается совершенной. Момент выдачи груза определяется в зависимости от места, где эта операция выполняется, и от того, кем осуществляется выгрузка.

При перевозках грузов в контейнерах на отдельных видах транспорта при транспортно-экспедиционном обслуживании, которое производится на основании договоров предприятий (организаций) грузополучателей с органами автотранспорта, выдача перевозчиком контейнера (на железнодорожном, морском и речном транспорте) завершается в момент передачи груза шоферу автотранспортного предприятия.

На автомобильном транспорте выдача груза в контейнере завершается в момент передачи его на складе грузополучателя. При централизованном вывозе грузов в контейнерах (на железнодорожном, речном и морском транспорте) выдача груза получателю завершается в момент передачи контейнера шоферу автотранспортного предприятия на складе грузополучателя.

При поступлении грузов в вагонах на подъездной путь грузополучателя выдача груза завершается в момент передачи этого вагона приемосдатчиком грузополучателю и его росписи в приемке. При поступлении грузов в порты, пристани, на пути общего пользования - в момент передачи груза представителю получателя и его росписи в транспортных документах.

Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз (ст. 36 УЖТ, ст. 79 КВВТ, ст. 15 УАТ и ГЭТ, п. 44 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, ст. 111 ВК). Учитывая большую важность для перевозчиков своевременного принятия грузополучателями прибывающих в их адрес грузов, уставы и кодексы признают эту обязанность безусловной, за исключением случая, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования (ст. 36 УЖТ, ст. 79 КВВТ, ст. 15 УАТ и ГЭТ, ст. 111 ВК). На морском транспорте это исключение не применяется.

Невозможность использования груза должна быть установлена экспертом в порядке, предусмотренном законом. Если экспертом будет установлено, что возможен ремонт груза, получатель обязан принять его, а перевозчик - возместить затраты, связанные с ремонтом. Правомочность отказа грузополучателя от принятия груза в спорных случаях должна решаться арбитражным судом на основании тщательного изучения обстоятельств дела, заключения экспертизы.

Некоторые авторы считают, что грузополучатель вправе отказаться от принятия груза, который был утрачен, а затем найден^{*(151)}. С этим утверждением следует согласиться.

В транспортном законодательстве по-разному решается вопрос о грузе, который был утрачен, а затем найден. В соответствии с Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа (п. 132), Правилами перевозки на воздушном транспорте (п. 8.6.3) грузополучатель обязан в этих случаях принять груз и возместить перевозчику уплаченную последним сумму за утрату груза. В статье 45 Устава железнодорожного транспорта и в ст. 117 Кодекса внутреннего водного транспорта установлено, что, если груз прибыл по истечении установленного срока, грузополучатель может получить его при условии возврата перевозчику суммы, полученной им за утрату груза.

Таким образом, если на морском и воздушном транспорте грузополучатель обязан принять найденный груз, то на железнодорожном и речном транспорте может его получить, возвратив полученную в качестве компенсации сумму за его утрату. На автомобильном транспорте подобной

нормы нет.

Следует отметить, что нельзя отождествлять нормы, согласно которым грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, с нормами, обязывающими получателя принять груз, который считался утраченным и был впоследствии найден.

Так, грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, который мог быть отправлен в его адрес в соответствии с заключенным договором*(152).

В отношении груза, который считался утраченным, но впоследствии был найден, складывается совершенно другая ситуация.

Грузополучатель ждал определенный груз, который ему был необходим в данное время. По истечении какого-либо времени, когда надобность в данном грузе отпала и перевозчик оплатил его стоимость, груз находится, и перевозчик требует, чтобы он был принят получателем. В данном случае получатель, приняв груз, который ему уже не нужен, не может взыскивать понесенные им убытки (за исключением штрафа за просрочку в доставке груза, что обычно составляет небольшую сумму).

Грузополучатель вынужден нести убытки из-за отсутствия должного порядка у перевозчика. В связи с этим следует заключить, что редакция ст. 45 Устава железнодорожного транспорта и ст. 117 Кодекса внутреннего водного транспорта наиболее правильно определяют положение получателя.

В зависимости от места выдачи груза и от того, прибыл ли груз в транспортном средстве без внешних признаков повреждения, а также в зависимости от некоторых других признаков установлен различный порядок выдачи грузов.

Грузы, прибывшие в исправном транспортном средстве с неповрежденными запорно-пломбировочными устройствами грузоотправителя, выдаются грузополучателю без проверки количества мест, состояния и веса груза.

Если транспортное средство прибыло в пункт назначения с техническими неисправностями, в результате которых возникла возможность доступа к грузу или его повреждения, или с какими-либо неисправностями запорно-пломбировочных устройств, перевозчик по требованию получателя и с его участием или по своей инициативе обязан вскрыть транспортное средство, произвести проверку количества мест, веса и состояния груза и при необходимости составить коммерческий акт либо акт установленной формы.

Все транспортные уставы и кодексы устанавливают, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности транспортной организации, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются составляемыми перевозчиками коммерческими актами или актами общей формы (ст. 119 УЖТ, ст. 160 КВВТ, ст. 402 КТМ, ст. 38 УАТ и ГЭТ, ст. 124 ВК).

Коммерческим актом удостоверяются, как правило, такие обстоятельства, которые в дальнейшем могут явиться основанием возложения на перевозчика ответственности за несохранность груза и в то же время требуют подробной и точной фиксации фактов.

К ним относятся: а) несоответствие между наименованием, весом или количеством груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе; б) повреждение и порча груза; в) обнаружение груза без документов или документов без груза; г) возвращение перевозчику похищенного груза из транспортного средства.

Коммерческий акт составляется:

при выгрузке грузов в местах общего пользования - в день выгрузки, в соответствующих случаях - в день выдачи грузов грузополучателю;

при выгрузке грузов в местах необщего пользования - в день выгрузки грузов, при этом проверка грузов должна проводиться в процессе их выгрузки и непосредственно после выгрузки грузов;

в пути следования грузов - в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

При невозможности составить коммерческий акт в указанные сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.

На железнодорожном транспорте недостача или излишки грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом с перевалкой либо перегрузкой в пути, отгруженных одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя и прибывших в исправных вагонах без признаков утраты в пути следования, определяются по результатам проверки всей партии одновременно выданных грузов и оформляются одним коммерческим актом.

Коммерческий акт, как правило, составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений.

В коммерческом акте либо ином акте должны содержаться:

точное и подробное описание состояния грузов и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность грузов. Не допускается вносить в коммерческий акт какие-либо предположения и выводы о причинах этой несохранности либо виновности грузоотправителя или перевозчика. На вопросы, содержащиеся в бланке коммерческого акта, даются точные ответы. Не допускается проставление

прочерков, знаков повтора вместо повторения необходимых данных;

данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены грузы, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе либо на палубе судов. При неправильных погрузке, размещении или креплении грузов в коммерческом акте указывается, какое из этих нарушений допущено.

Лица, составившие или подписавшие коммерческий акт, содержащий недостоверную информацию, несут ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

Коммерческий акт подписывают грузополучатель, если он участвует в проверке грузов, и работники транспортной организации, перечень которых устанавливается правилами составления актов на соответствующем виде транспорта. По требованию получателя коммерческий акт должен быть выдан в течение трех дней.

В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления его с нарушением грузополучатель имеет право до вывоза груза со станции (порта, пристани) подать об этом письменное заявление перевозчику на железнодорожном транспорте, руководителю речного и морского портов о неправомерности такого отказа или об иных нарушениях. Перевозчик (порт, пристань) на заявление об отказе в составлении коммерческого акта или об оформлении его с нарушением установленных требований обязан дать грузополучателю мотивированный ответ по существу заявления в отношении скоропортящихся грузов в течение одного дня, в отношении других грузов - в течение трех дней со дня получения заявления.

Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, не вправе отказаться от его подписания. В случае несогласия с содержанием коммерческого акта представители сторон вправе изложить свое мнение.

Обжалование действий перевозчиков при отказе в составлении коммерческого акта имеет немаловажное значение при предъявлении претензии к перевозчику при отсутствии коммерческого акта. В этом случае помимо документов, представление которых необходимо при предъявлении претензии, грузополучателем вместо коммерческого акта представляется документ, которым отказ в составлении коммерческого акта был обжалован (ст. 119 УЖТ, ст. 160 КВБТ, ст. 405 КТМ). Наличие акта приемки продукции и доказательств об обжаловании отказа перевозчика составить коммерческий акт дает основание для предъявления претензии и иска к перевозчику и грузоотправителю (см.: п. 43 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда от 6 октября 2005 г. N 30).

И хотя данные указания Пленума касаются железнодорожных перевозок грузов, представляется, что они могут быть распространены и на другие виды перевозок грузов, учитывая однотипность возникающих отношений. Кроме того, ст. 124 Воздушного кодекса РФ указывает, что отсутствие коммерческого акта не лишает грузоотправителя, грузополучателя права на предъявление претензии или иска.

Более того, ст. 796 Гражданского кодекса РФ подчеркивает, что составленный перевозчиком в одностороннем порядке коммерческий акт должен оцениваться арбитражным судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза^{*(153)}.

При оценке данных, изложенных в коммерческом акте грузоотправителем, грузополучателем, следует внимательно ознакомиться с его содержанием, так как коммерческие акты нередко составляются с нарушением установленных правил, что не всегда отмечается грузоотправителями, грузополучателями. При этом следует иметь в виду, что:

а) в соответствии с действующим транспортным законодательством (в качестве примера используется законодательство, действующее на железнодорожном транспорте) коммерческий акт составляется в день выгрузки грузов (в местах необщего пользования) либо в день выдачи грузов грузополучателю (в местах общего пользования). При невозможности составить коммерческий акт в указанные сроки он должен быть составлен в течение следующих суток (п. 2.2 Правил составления актов). На практике, при внимательном ознакомлении с содержанием коммерческого акта, нередко выясняется, что коммерческий акт составлен с нарушением указанных сроков (т.е. спустя три-четыре дня), что дает основание признать его документом, не имеющим юридической силы;

б) коммерческий акт составляет и подписывает в сроки, предусмотренные в п. 2.10 Правил составления актов, грузополучатель, если он участвует в проверке грузов. На железнодорожном транспорте большая часть грузов выдается на подъездных путях грузополучателя. Наиболее распространенным явлением при этом является следующее нарушение: при выгрузке груза в местах необщего пользования грузополучателем акт не подписывается, хотя в акте указывается, что представитель грузополучателя принимал участие в проверке груза. Подобное нарушение ставит под сомнение достоверность сведений, изложенных в коммерческом акте.

В тех случаях, когда груз поступил в пункт назначения испорченным или поврежденным, должен быть составлен акт экспертизы.

Экспертиза должна проводиться по инициативе перевозчика либо по требованию грузополучателя с обязательным участием представителя перевозчика, так как экспертиза, проведенная без участия представителя перевозчика или грузополучателя, в случае поступления груза в пункт назначения в поврежденном состоянии считается недействительной. О проведенной экспертизе делается отметка в коммерческом акте.

Устав железнодорожного транспорта (ст. 42) расширил это положение, указав, что в случае уклонения перевозчика от вызова эксперта или специалиста в соответствующей области или уклонения грузополучателя от участия в проведении экспертизы соответствующая сторона вправе провести экспертизу без участия уклоняющейся стороны, предварительно уведомив ее о проведении экспертизы в письменной форме, если такая форма не предусмотрена соглашением сторон. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются стороной, заказавшей экспертизу, с последующим отнесением расходов на сторону, виновную в недостатке, порче или повреждении груза.

На автомобильном транспорте (ст. 38 УАТ и ГЭТ) порядок составления актов и проставления отметок в документах о недостатке, повреждении, порче груза устанавливаются Правилами перевозок грузов.

Для удостоверения иных обстоятельств оформляются акты общей формы и другие акты в порядке, установленном правилами перевозок грузов на соответствующем виде транспорта. При этом следует иметь в виду, что акт общей формы также служит основанием для ответственности участников договора перевозки грузов. Им удостоверяются такие обстоятельства, которые не требуют составления коммерческого акта. В отличие от коммерческого акта, оформляемого только в определенных случаях (их перечень является исчерпывающим), акт общей формы составляется как в случаях, предусмотренных правилами составления актов, так и во всех иных случаях, когда того требуют обстоятельства дела. Отказ в составлении акта общей формы грузоотправитель или грузополучатель вправе обжаловать в установленном порядке.

Помимо коммерческого акта и акта общей формы, которые составляются как при выдаче грузов, так и при иных обстоятельствах, в случаях обнаружения порчи или подмочки груза в транспортном средстве вследствие неисправного технического состояния на всех видах транспорта (кроме воздушного) составляется акт о техническом состоянии транспортного средства.

Акт о техническом состоянии должен составляться в день обнаружения неисправности и не позднее дня составления коммерческого акта.

Надлежаще и своевременно составленный акт о техническом состоянии транспортного средства имеет немаловажное значение при определении характера дефектов и установлении субъекта ответственности. Однако, как справедливо указывает О.Н. Садиков, "технические акты, как правило, весьма кратки и лишь называют характер выявленного дефекта; технические акты, как известно, составляют работники станций и вагонных служб, и здесь, несомненно, проявляется ведомственность: стремление освободить перевозчика от возможной имущественной ответственности"*(154).

Если при передаче грузов с водного транспорта на железнодорожный или автомобильный или наоборот будут обнаружены недостака, порча, либо повреждение груза, либо несоответствие контрольных знаков на запорно-пломбировочном устройстве знакам, указанным грузоотправителем в накладной, сдающая сторона обязана проверить находившийся в вагоне или контейнере груз по вложенной фактуре и составить коммерческий акт о результатах проверки и опломбировать вагон или контейнер своим запорно-пломбировочным устройством, о чем сделать соответствующую запись в коммерческом акте с указанием контрольных знаков пломб, наложенных после проверки, и указанием в передаточных ведомостях даты и номера акта.

Указанный акт выполняет при этом две функции.

Он устанавливает обстоятельства, на основе которых впоследствии решается вопрос об ответственности отправителя или транспортной организации за несохранность перевозимого в вагоне (контейнере) груза. Кроме того, в случае отсутствия вины отправителя на основании данных коммерческого акта распределяется ответственность между соперевозчиками.

Поскольку Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении в § 52, 91 указывают на коммерческий акт как на единственную форму фиксации соответствующих обстоятельств, последние не могут подтверждаться никакими другими средствами доказывания. Если из материалов дела усматривается, что несохранность не была зафиксирована коммерческим актом пункта перевалки, при отсутствии данных об ответственности грузоотправителя ответственность возлагается на конечного перевозчика.

Существуют разные точки зрения относительно роли коммерческого акта, составляемого в соответствии с § 52, 91 Правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Одни авторы считают, что, "если недостака или повреждение груза будут обнаружены после передачи груза, но будет бесспорно установлено, что они возникли по вине транспортной организации, сдавшей груз в пункте перевалки, ответственность за недостаку или повреждение груза должна

возлагаться на эту транспортную организацию несмотря на отсутствие коммерческого акта"*(155).

При этом сторонники этой точки зрения руководствуются разъяснением из Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 11 апреля 1969 г. N 2 "О некоторых вопросах применения судами законодательства при рассмотрении споров, возникающих из перевозки грузов и багажа"*(156). В пункте 9 этого разъяснения указывается, что "при отсутствии коммерческого акта конечный перевозчик может быть освобожден от ответственности за сохранность груза, если будет представлено доказательство об ответственности грузо отправителя или предыдущего перевозчика".

Инструктивные указания Государственного арбитража СССР от 12 мая 1971 г. N И-1-14 "О некоторых вопросах арбитражной практики, возникающих при рассмотрении споров, связанных с перевозками грузов железнодорожным транспортом"*(157) в п. 5 рекомендуют иметь в виду, что коммерческие акты являются одним из доказательств, которые необходимо рассматривать в совокупности со всеми другими доказательствами, представляемыми сторонами. Это обстоятельство подчеркивается и в п. 4 ст. 796 Гражданского кодекса РФ.

Вместе с тем в указанных документах отсутствует ссылка на то, что же можно представить вместо коммерческого акта в качестве доказательства вины перевозчика.

Сторонники другой точки зрения считают, что если дорога назначения не представляет коммерческого акта о недостатке, составленного при приеме груза от порта (пристани) перевалки, то это дает основание для презумпции вины железной дороги*(158). При этом они ссылаются на транспортное законодательство, которое рассматривает коммерческий акт как единственную обязательную форму фиксации соответствующих обстоятельств, которые не могут подтверждаться никакими другими средствами доказывания*(159).

Грузы, следующие в адрес грузополучателя в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, принимаются, как правило, без проверки веса, количества мест, если они прибыли в исправных вагонах (контейнерах), с исправными пломбами станции перевалки. Вместе с тем перевалка грузов с водного транспорта на железнодорожный и обратно имеет свою специфику.

Согласно § 55 Правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении снятие пломб с груженых вагонов, подаваемых в порты (пристани) под выгрузку, а равно и пломбирование вагонов, загруженных в портах (пристанях) грузами, перевозимыми в прямом смешанном сообщении, производится железной дорогой. Однако загрузка в вагоны, которые затем пломбируются представителями железной дороги, производится силами порта. При подобных обстоятельствах более правильной была бы выдача груза грузополучателю с обязательной проверкой веса, количества мест и состояния груза.

Транспортное законодательство не считает нужным делать для грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, исключение, устанавливая для них общий порядок выдачи грузов. Изменение в этот порядок было внесено Инструктивными указаниями Государственного арбитража СССР от 30 июля 1976 г. N И-1-23 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении", в п. 16 которых говорилось, что грузополучатель вправе требовать от транспортной организации выдачи груза в конечном пункте перевозки с проверкой его веса, количества мест и состояния. При этом Государственный арбитраж СССР, обосновывая этот вывод, указывал на то, что при перевалке грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, транспортные организации, участвующие в такой перевозке, имеют доступ к этим грузам*(160).

§ 6. Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправления за неиспользование поданных транспортных средств

Обязательства по перевозке грузов подчиняются общим правилам гражданского законодательства об ответственности лишь в той мере, в какой соответствующий вопрос не нашел должного отражения в нормах транспортных уставов, кодексах и других актах, регулирующих перевозку грузов. Анализ этих норм позволяет выделить две группы обстоятельств, в которых получают отражение особенности ответственности перевозчиков за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором и грузоотправителя за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам. Они касаются: 1) условий ответственности; 2) характера, размера и форм ответственности. Рассмотрим каждую из этих групп.

Ответственность за неподачу транспортных средств и за неиспользование поданных транспортных средств носит взаимный характер: грузоотправитель отвечает перед перевозчиком, которому он должен сдать груз для перевозки, а перевозчик отвечает перед грузоотправителем, грузы которого он обязан перевезти. Нарушение обязанностей перевозчиком выражается в описанных далее формах.

Неподача транспортных средств под погрузку. Для того чтобы обязанность перевозчика по подаче транспортных средств была признана выполненной, требуется строгое соответствие этой подачи количественным показателям заявки или иного договора. Заявка (заказ) считается перевозчиком невыполненной, если, несмотря на ее своевременную подачу грузоотправителем, транспортные средства в соответствующие сроки не подавались или подавались в меньшем, чем предусмотрено заявкой (заказом), количестве.

Восполнение недогруза транспортных средств может быть предусмотрено только в договорах об организации перевозок грузов. Перевозочные средства, не поданные в течение месяца либо квартала (например, на железнодорожном транспорте), могут быть выделены в течение первых дней следующего месяца либо в первом месяце следующего квартала.

На речном и морском транспорте исполнение недогруза может производиться в пределах навигационного периода. При этом стороны долгосрочного договора об организации перевозок грузов вправе включить в него положение о том, что недогруз может быть выполнен лишь при условии предъявления соответствующего требования со стороны грузоотправителя. Грузоотправитель, не востребовавший от перевозчика исполнения недогруза, снимает тем самым с последнего обязанности по выделению соответствующего количества транспортных средств.

Второе необходимое условие, при наличии которого перевозчик исполняет обязанности по исполнению недогруза и которое может быть включено в долгосрочный договор, - это согласование между перевозчиком и отправителем порядка выделения транспортных средств для исполнения недогруза: в каком порядке должны подаваться транспортные средства, сгущение подачи и т.п. Если соглашением сторон порядок выделения транспортных средств не установлен, ответственность перевозчика за их неподачу исключается.

Эти условия при установлении ответственности перевозчиков за неисполнение недогруза следует признать обоснованными, так как грузоотправитель может утратить заинтересованность в получении транспортных средств за прошлый период. При отсутствии такой заинтересованности грузоотправитель, естественно, не потребует подачи транспортных средств, а у перевозчика не возникнет соответствующей обязанности. В случае же, когда грузоотправитель испытывает потребность в транспортных средствах, не поданных ему в прошлый период, он должен оговорить условия подачи недогруза с перевозчиком, так как у последнего может не оказаться свободных транспортных средств.

Подача под погрузку неисправных транспортных средств или транспортных средств, непригодных для перевозки конкретных грузов. С точки зрения юридической квалификации, в рассматриваемом случае имеет место ненадлежащее исполнение обязанностей. Но по своим последствиям оно тождественно неисполнению: и в первом, и во втором случаях грузоотправитель лишен возможности осуществить предусмотренную заявкой (заказом) погрузку, что приводит к срыву перевозки груза.

Обязанность перевозчиков по подаче грузоотправителям транспортных средств, пригодных для перевозки конкретного груза, прямо предусмотрена уставами и кодексами. При нарушении перевозчиком этой обязанности грузоотправитель вправе не принять транспортные средства под погрузку, и тогда они не включаются в счет выполнения обязательств по перевозке груза.

Нарушение грузоотправителями своих обязанностей может выразиться следующим образом:

- а) поданные транспортные средства не используются;
- б) поданные перевозчиком транспортные средства признаются неиспользованными в случае их простоя при отказе от уже поданных транспортных средств или при их недогруженности (например, из-за отсутствия груза);
- в) последовал отказ от предусмотренных заявкой (заказом) транспортных средств. Такой отказ может быть сделан только до их подачи перевозчиком.

В отличие от общегражданской имущественной ответственности по принципу вины (ст. 401 ГК РФ), ответственность за невыполнение заявки (заказа) при перевозках грузов на транспорте наступает не только за вину, но и за случай.

Транспортное законодательство устанавливает исчерпывающий перечень обстоятельств, когда имущественная ответственность за невыполнение принятой заявки (заказа) на перевозку грузов не наступает^{*(161)}.

Вина третьих лиц в невыполнении заявки (заказа) и другие возможные причины не снимают имущественной ответственности с перевозчика и грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов (ст. 401 ГК РФ).

Некоторые авторы, исходя из того что перевалка грузов с одного вида транспорта на другой является частью перевозки грузов, осуществляемой в соответствии с заявкой (заказом), считают, что ответственность за невыполнение обязательства по перевалке при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении также должна быть признана основанной на том же принципе^{*(162)}. Однако анализ законодательства, регулирующего вопросы ответственности при перевозках в прямом

смешанном сообщении, дает основание сделать вывод, что ответственность за невыполнение обязательства по перевалке грузов в прямом смешанном сообщении наступает только при наличии вины одного из перевозчиков. Так, например, ст. 114 Кодекса внутреннего водного транспорта гласит, что за невыполнение нормы перевалки грузов, следующих в прямом смешанном сообщении (включая перевозку на паромов и в контейнерах), виновная сторона (железная дорога, порт, пристань) уплачивает штраф и т.д. Статья и пункт подобного содержания имеются в Общих правилах морской перевозки грузов, пассажиров и багажа (п. 103). Устав железнодорожного транспорта и Устав автомобильного транспорта не предусматривают этого (ст. 340).

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

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

Следует учитывать и международную практику. Согласно большинству соглашений о международных сообщениях ответственность на перевозчика возлагается только при наличии его вины, которая предполагается. Наиболее четко этот принцип сформулирован в Варшавской конвенции 1929 г. (ст. 20): воздушный перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им либо уполномоченными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им невозможно было их применить.

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

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

Эта ответственность установлена в форме штрафа.

Транспортные уставы и кодексы (ст. 94 УЖТ, ст. 115 КВВТ, ст. 166, 176 КТМ, ст. 35 УАТ и ГЭТ) по размеру санкций, применяемых при невыполнении заявки (заказа) на перевозку грузов, ставят обе стороны - грузоотправителя и перевозчика - в равное положение. Как к грузоотправителю, так и к перевозчику за совершенное правонарушение применяются равные санкции. В отличие от санкций, устанавливаемых в договорном порядке, размер и обязанность уплаты денежных сумм при невыполнении заявок (заказов) на перевозку грузов предусматриваются в нормативных актах - уставах и кодексах, что дает основание отнести это к числу законных санкций.

Статья 793 Гражданского кодекса РФ устанавливает, что соглашения транспортных организаций с грузоподателями об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

В развитие этого положения ст. 123 Воздушного кодекса РФ допускает, что перевозчик имеет право заключить соглашение с грузоотправителем или грузополучателем о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексом или международными договорами.

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

Хотя санкции, предусмотренные указанными статьями уставов и кодексов, направлены преимущественно на осуществление штрафной функции гражданско-правовой ответственности, это отнюдь не означает, что они лишены компенсационного значения.

Имущественно воздействуя на организацию-нарушителя, санкции вместе с тем направлены на то, чтобы возместить исправной стороне за счет неисправной убытки, понесенные ею в результате нарушения заявки (заказа) на перевозку. Однако для перевозчиков компенсационное значение штрафа чрезвычайно мало: большая часть сумм идет на покрытие санкций, уплачиваемых клиентуре.

Невелико компенсационное значение штрафа и для клиентуры. Такой штраф фактически не возмещает того ущерба, который ей наносится в результате невыполнения заявки (заказа) перевозчиками.

Требование об убытках может быть предъявлено, только когда это прямо предусмотрено в транспортных кодексах и уставах. Например, в Уставе железнодорожного транспорта 2003 г. в ст. 19 предусмотрено, что грузоотправители (отправители), грузополучатели, перевозчики, владельцы инфраструктур несут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с происшедшими по их вине аварийными ситуациями, включая перевозку грузов, грузобагажа с соблюдением особых условий перевозки, загрязнение окружающей среды, перерывы в движении поездов, в том числе возмещают в соответствии с законодательством Российской Федерации расходы на ликвидацию таких ситуаций. Статья 34 УАТ и ГЭТ предусматривает возмещение перевозчиком убытков при непредоставлении транспортных средств грузоотправителю. Но подобные указания в уставах, кодексах встречаются крайне редко, а если и встречаются, то преимущественно в связи с ответственностью клиентуры. Предусмотренные транспортным законодательством меры имущественной ответственности следует отличать от тех случаев распределения убытков между участниками перевозочного процесса, которые мерами ответственности не являются. Примером могут служить известные морскому праву понятия общей и частной аварии.

Под общей аварией признаются убытки, которые были понесены вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. Сущность общей аварии состоит в том, что жертвуется часть ради спасения общего, целого. В статье 284 Кодекса торгового мореплавания названы признаки, при наличии которых те или иные убытки могут быть признаны общей аварией. Это: а) намеренность и разумность действий, вызвавших убытки; б) чрезвычайный характер этих убытков; в) общая для судна, груза и фрахта опасность, во избежание которой были совершены эти действия.

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

Убытки по общей аварии распределяются между всеми участниками перевозочного процесса. Расчет таких убытков именуется диспашей, а должностные лица, его осуществляющие, - диспашерами. Диспашеры действуют на основании Кодекса торгового мореплавания и Положения о бюро диспашеров и о порядке составления диспаш, утвержденного в 1971 г. Диспашеры - это должностные лица, состоящие при Торгово-промышленной палате Российской Федерации и выполняющие свои функции по заявлению заинтересованных лиц. Заявление с просьбой о составлении диспаш подается лицом, интересы которого затронуты, диспашеру с приложением к нему всех необходимых документов, характеризующих сущность происшествия и подтверждающих сумму убытков и расходов, возмещения которых оно требует в течение двенадцати месяцев со дня окончания общего морского предприятия (ст. 306 КТМ). Рассмотрев заявление и приложенные к нему документы, диспашер выносит мотивированное постановление о признании наличия общей аварии и принятии к производству поручения заявителя составить диспашу либо о непризнании наличия общей аварии и отказе в составлении диспаш. Все материалы, на основании которых составляется диспаша, открыты для обозрения, и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдавать им засвидетельствованные копии этих материалов.

Обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов, предусмотренные в транспортных уставах и кодексах*(163), различны. По характеру своего проявления в деятельности транспортной организации и грузоотправителя они могут быть разделены на три группы:

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

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

Наличие обстоятельств, названных в первой группе, свидетельствует о том, что нарушение выполнения заявки (заказа) на перевозку имело место при таких условиях, которые исключают ответственность перевозчика либо грузоотправителя.

Обстоятельства второй группы возникают в связи с распоряжением компетентных органов, обязывающих или уполномочивающих перевозчика не подавать под перевозку в соответствии с заявкой (заказом) перевозочные средства, а грузоотправителя не производить погрузку груза в связи с запрещением или ограничением погрузки грузов в определенных направлениях. При подобных обстоятельствах имеет место не нарушение обязательства перевозчиком или грузоотправителем, а освобождение их от обязанности его исполнения.

Обстоятельства третьей группы возникают в случаях, предусмотренных конкретно в каждом уставе, кодексе.

Рассмотрим названные группы.

К обстоятельствам первой группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов на всех видах транспорта, относятся прежде всего непреодолимая сила и военные действия.

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

Однако самого факта наличия непреодолимой силы еще недостаточно для того, чтобы перевозчик и грузоотправитель могли быть освобождены от ответственности. Они должны доказать не только наличие непосредственной причинной связи между событием и утратой или повреждением груза, но и то, что ими и их работниками были приняты все разумные меры к обеспечению сохранной перевозки.

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

К обстоятельствам второй группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности, относится прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях. Прекращение или ограничение перевозки грузов может производиться только в исключительных случаях и ограниченным кругом лиц. Так, например, на железнодорожном транспорте перевозка грузов может быть временно прекращена или ограничена перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта о таком прекращении или об ограничении. Как правило, прекращение или ограничение перевозок грузов бывает связано с непреодолимой силой, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными обстоятельствами, которые препятствуют осуществлению перевозок грузов. Руководитель федерального органа устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки грузов и объявляет об этом перевозчикам и владельцам инфраструктур. Прекращение или ограничение погрузки грузов допускается только в исключительных случаях по решению в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта немедленным извещением Правительства Российской Федерации (ст. 29 УЖТ), соответствующих перевозчиков и владельцев инфраструктур.

Аналогичные правила действуют также на речном, морском, автомобильном и воздушном транспорте*(164).

Запрещение, а также прекращение или ограничение погрузки снимают с перевозчика в соответствующих случаях обязанность по подаче транспортных средств под погрузку, а с грузоотправителей обязанность по предъявлению грузов. При невыполнении по этим причинам заявки (заказа) на перевозку грузов перевозчик и грузоотправитель не несут ответственности. М.А. Тарасов, характеризуя указанные выше основания освобождения перевозчика от ответственности, отмечал, что "в ряде случаев чрезвычайные препятствия хотя и не могут быть квалифицированы как стихийные явления, но по исключительному значению вызванных ими последствий должны быть приравнены именно к таким событиям"*(165). И далее: "К числу непреодолимых препятствий могут быть отнесены не только явления стихийного характера, но и распоряжения компетентных органов власти, например запрещение отправки грузов в определенных направлениях"*(166).

Автор старается подвести "распоряжение компетентных органов власти" под категорию "непреодолимой силы". Как справедливо заметил С.С. Алексеев*(167), такая постановка вопроса о запретительных актах чрезвычайно искусственна. Транспортные уставы и кодексы рассматривают эти акты как особое основание освобождения сторон от ответственности за невыполнение заявок (заказов). Поэтому нет никакой необходимости объединять его с другим особым основанием - явлениями стихийного характера.

К обстоятельствам третьей группы относится неподача транспортных средств грузоотправителю в случае невнесения грузоотправителем провозной платы и иных причитающихся железной дороге платежей за осуществление перевозки грузов, т.е. за все состоявшиеся ранее перевозки, по которым грузоотправитель не рассчитался с железной дорогой. Появление этого основания, освобождающего железную дорогу от ответственности за невыполнение заявок грузоотправителя, видимо, связано с хроническими неплатежами клиентуры (ст. 117 УЖТ, ст. 75 КВБТ).

К этой же группе относится условие, в силу которого перевозчик освобождается от ответственности при невыполнении заявки на перевозку грузов, - задержка грузоотправителем транспортных средств под выгрузкой. При задержке грузоотправителем транспортных средств под выгрузкой перевозчик освобождается от уплаты штрафа за неподачу грузоотправителю транспортного средства, которое последним было задержано под выгрузкой или не могло быть подано ему под погрузку по этой причине. С перевозчиков снимается в этом случае ответственность за невыполнение заявки (заказа) на перевозку грузов в силу того, что со стороны грузоотправителя имеет место нарушение обязанностей по своевременной выгрузке транспортного средства.

В качестве одного из оснований, освобождающих грузоотправителей от ответственности за неиспользование транспортных средств, поданных в соответствии с их заявкой, является авария у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности независимо от срока ее прекращения^{*(168)}. Следует иметь в виду, что не всякая авария у грузоотправителя является основанием для освобождения от ответственности за неиспользование поданных транспортных средств.

Если авария не привела к прекращению основной производственной деятельности, отсутствуют основания для освобождения грузоотправителя от ответственности. Вместе с тем следует отметить, что законодательство не дает четкого ответа, что следует понимать под основной производственной деятельностью. Полагаем, что под такой деятельностью следует понимать деятельность, связанную с производством продукции, которая подлежала отгрузке и которая в результате аварии на предприятии на момент отгрузки отсутствовала.

Помимо правовых норм, полностью освобождающих грузоотправителя при определенных обстоятельствах от ответственности за невыполнение заявок на перевозку грузов на железнодорожном, морском и воздушном транспорте, действует норма, которая частично освобождает грузоотправителя от ответственности.

Так, при железнодорожных перевозках, если грузоотправитель предупредит станцию о неиспользовании транспортных средств не менее чем за двое суток до дня отгрузки, сумма штрафа уменьшается на одну треть (ст. 94 УЖТ).

На морском транспорте при перевозках в каботаже снижение штрафа на одну треть предусмотрено при условии, если отправитель предупредит парокходство о непредъявлении груза за 5 дней до начала декады (п. 12 Положения об ответственности на морском транспорте). На воздушном транспорте снижение штрафа на 50% предусмотрено, если отправитель предупредит перевозчика за 7 дней до начала перевозки (п. 8.7.7 Правил). Что касается речного транспорта, в Кодексе внутреннего водного транспорта такой нормы нет.

Наличие указанных норм обусловлено тем, что заблаговременное (за несколько дней) получение перевозчиками от грузоотправителей уведомлений позволяет им иным образом использовать высвободившиеся транспортные средства, а это приводит к уменьшению объема ущерба, причиненного грузоотправителем, и поэтому служит основанием для уменьшения объема его ответственности перед перевозчиком.

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

Транспортные уставы и кодексы, правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают различные перечни обстоятельств, которые дают основание для освобождения транспортной организации от ответственности за невыполнение заявок по перевалке грузов^{*(169)}.

Перевозчики, организации, осуществляющие перевалку грузов, освобождаются от имущественной ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов в отдельные дни вследствие:

а) непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий или иных обстоятельств, которые препятствуют перевалке грузов и при которых запрещено проводить операции по погрузке-выгрузке грузов, а также аварий в транспортных организациях (ст. 78 УЖТ).

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

Указанные выше основания освобождения от ответственности перевозчики должны доказать путем предоставления официальных документов;

б) прекращения или ограничения перевозок грузов в установленном порядке, а также перевыполнения или восполнения в течение соответственно первой или второй половины месяца недогрузов в соответствии с нормой перевалки грузов.

Перевыполнение нормы перевалки за счет сгущения перевалки в предыдущие дни допускается лишь при взаимном согласии транспортных организаций, производящих перевалку грузов.

В соответствии с транспортным законодательством железные дороги, станции и порты (пристани) обязаны восполнить неподанные в течение месяца перевозочные средства, а также недогрузы.

Восполнение недогрузов либо перевозочных средств в течение первой или второй половины месяца снимает ответственность с перевозчика, допустившего этот недогруз либо неподачу транспортных средств в течение месяца*(170).

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

§ 7. Ответственность перевозчиков и грузоотправителей за несохранность грузов

Основной задачей производства является более полное удовлетворение потребностей населения в высококачественной продукции. Однако для того чтобы эта задача была выполнена, недостаточно произвести такую продукцию, недостаточно изготовить ее доброкачественной.

Не менее важным условием выполнения этой задачи является доставка этой продукции по назначению в сохранности.

Обеспечение сохранности грузов является одной из важнейших задач перевозчика.

Ответственность перевозчиков за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств при перевозке регулируется в основном специальными нормами транспортного законодательства, обладающими значительным своеобразием по сравнению с действующими в российском гражданском праве общими нормами об имущественной ответственности.

Важнейшим среди положений, отличающих транспортное законодательство, является принцип ограниченной имущественной ответственности транспортных организаций, в то время как гражданское законодательство предусматривает полное возмещение убытков.

Ответственность перевозчиков за сохранность грузов, принятых к перевозке, определяется уставами, кодексами (правилами), действующими на соответствующем виде транспорта.

Ответственность перевозчиков за необеспечение сохранности грузов наступает при наличии тех же условий, которые являются обязательными при гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств.

Отсутствие хотя бы одного из этих условий исключает возложение ответственности на перевозчиков за несохранность перевозимого груза.

К условиям ответственности перевозчиков за несохранность перевозимых грузов относятся: а) неправомерное поведение (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства); б) наличие причинной связи между фактом неисполнения обязательства по перевозке и ущербом, когда ответственность выражается в возмещении убытков; в) наличие самих убытков; г) вина перевозчика.

Установление ответственности перевозчика за несохранность перевозимого груза не означает, что в любом случае утраты или повреждения груза перевозчик должен нести такую ответственность.

Действие становится противоправным только тогда, когда оно нарушает нормы права, а вместе с тем и соответствующие субъективные права, охраняемые объективным правом.

Транспортными уставами, кодексами и Правилами перевозок грузов определены обязанности перевозчиков, исполнение которых должно обеспечить целостность и сохранность перевозимых различными видами транспорта грузов.

Несовершение ими действий, направленных на сохранность грузов, как и совершение действий, которые причинили ущерб грузу, является деянием неправомерным и при наличии других условий влечет за собой ответственность.

Ответственность наступает лишь тогда, когда противоправное действие окончательно завершилось и причинило определенный реальный ущерб.

По мнению отдельных авторов, сам факт обнаружения груза с повреждением еще не говорит о противоправности поведения перевозчика. Они считают, что нельзя возлагать на перевозчика ответственность за повреждение груза, если им выполнены все требования, направленные на сохранность груза, доставленного с повреждениями^{*(171)}.

С этим утверждением можно согласиться лишь в том случае, если при этом будут установлены неправомерное поведение грузоотправителя или наличие определенных причин (например, действие непреодолимой силы и т.д.), освобождающих перевозчика от ответственности согласно действующим на транспорте правилам.

Однако если не будут установлены неправомерные действия со стороны грузоотправителя либо будут отсутствовать причины, освобождающие перевозчика от ответственности, а грузу причинен ущерб, ответственность за этот ущерб должен нести перевозчик, у которого находился этот груз^{*(172)}, так как презюмируется, что груз был передан перевозчику в исправном состоянии и в соответствии с транспортным законодательством перевозчик обязан доставить вверенный ему груз в пункт назначения в неповрежденном состоянии.

Наличие причинной связи между поведением лица и последовавшим за этим поведением вредоносным результатом является одним из необходимых условий, для того чтобы возложить на это лицо ответственность за данный вредоносный результат^{*(173)}. Это условие с полным основанием можно отнести к перевозкам грузов.

Ответственность может быть возложена на перевозчика лишь в том случае, если существует связь между обнаруженной несохранностью груза и неправомерными действиями (бездействием) последнего.

Установление причинной связи между действиями перевозчика и наступившим результатом на практике обычно не встречает затруднений. На основании имеющихся доказательств арбитражные суды выясняют, при каких обстоятельствах возникли утрата, порча либо повреждение груза - пробоина в крыше вагона, трюма, неправильная загрузка вагона, контейнера грузоотправителем и др.

В случае утраты, порчи либо повреждения груза надлежащее реальное исполнение обязательства оказывается невозможным. Возникает обязанность перевозчиков по возмещению убытков. Термин "убытки" в транспортном законодательстве употребляется не так часто. Статьи транспортных уставов и кодексов^{*(174)} говорят о возмещении перевозчиком ущерба, причиненного при перевозке груза, т.е. используют термин "ущерб", который, по нашему мнению, следует считать равнозначным термину "убытки".

Законодатель точно фиксирует, как следует устанавливать размер возмещения ущерба при полной и частичной утрате груза, равно как и в случаях его порчи или повреждения.

Перевозчики при перевозках грузов возмещают ущерб в следующих размерах: а) за утрату или недостачу груза - в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза; б) за утрату груза, сданного с объявленной ценностью, - в размере объявленной стоимости груза; в) за порчу и повреждение груза - в сумме, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости. Перевозчики наряду с возмещением восстановленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, возвращают грузоотправителю (грузополучателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, если эта плата не входит в стоимость груза.

Некоторые авторы высказывают сомнение в необходимости разграничения понятий "порча" и "повреждение" груза^{*(175)}. Между тем это не однозначные понятия. Под порчей груза, по нашему мнению, следует понимать такое внутреннее изменение груза, которое препятствует использованию его по назначению, хотя он и может быть использован в какой-то мере его получателем. Под повреждением груза следует понимать результат внешнего, физического воздействия на груз, который может быть исправлен, и груз в дальнейшем может быть использован по назначению.

При утрате или недостаче груза при его перевозке перевозчик лишается возможности полностью или частично передать материальные ценности в пункте назначения. В этих случаях определение ущерба, подлежащего возмещению, не вызывает на практике каких либо затруднений.

Дело обстоит сложнее, если ненадлежащее исполнение договора выразилось в повреждении груза. Тогда ущерб выражается в уменьшении ценности груза или его обеспечении. В зависимости от характера груза и возникших повреждений его использование оказывается возможным лишь после ремонта, замены поврежденных частей и деталей и т.д. Причиняемые в таких случаях убытки определяется, как сказано в ст. 96 Устава железнодорожного транспорта, ст. 119 Кодекса внутреннего водного транспорта, ст. 169 Кодекса торгового мореплавания и в ст. 34 Устава автомобильного транспорта, и городского электрического транспорта суммой, на которую понизилась ценность груза.

На воздушном транспорте при повреждении груза перевозчик несет ответственность в размере его стоимости, но не более чем в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса груза (п. 2 ст. 119 ВК).

Транспортное законодательство прямо не предусматривает взыскание расходов на восстановительный ремонт поврежденной при перевозке продукции в качестве способа установления суммы, на которую понизилась ее ценность.

Однако практика придерживается принципа: если поврежденную продукцию можно исправить, то с перевозчика взыскиваются связанные с этим затраты, а также расходы по экспертизе, если она проводилась получателем груза.

Статья 796 Гражданского кодекса РФ предусматривает, что перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза и багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, т.е. не по его вине.

Транспортное законодательство, устанавливая виновную ответственность перевозчика, не исполнившего обязательство либо исполнившего его ненадлежащим образом, исходит не из факта наличия вины, а лишь из ее презумпции. Отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство. Возлагая бремя доказывания на перевозчика, транспортное законодательство исходит из того, что нарушение обязательства, поскольку не доказано иное, является виновным. В транспортных уставах воспроизводится это общее правило о бремени доказывания перевозчика. Оно выражено в формуле "...если не докажет" (ст. 96 УЖТ, ст. 117 КВВТ, ст. 166 КТМ, ст. 118 ВК, ст. 34 УАТ и ГЭТ).

Принцип ответственности за вину распространяется не только на перевозчика, но и на его клиентуру - грузоотправителей и грузополучателей. Это правило вытекает из содержания ст. 404 ГК РФ, которая устанавливает: "Если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, суд соответственно уменьшает размер ответственности должника", т.е. здесь, по-видимому, имеется в виду смешанная ответственность должника и кредитора. Следует отметить, что смешанная ответственность транспортными уставами и кодексами не предусмотрена, хотя практика свидетельствует о необходимости установления такой ответственности.

В юридической литературе существует мнение, что из понятия о перевозке в прямом смешанном сообщении "само собой вытекает солидарная ответственность перед грузовладельцем за несохранность перевозки всех транспортных организаций, участвующих в перевозке" ^{*(176)}. Г.Б. Астановский считает, что ответственность перевозчика за несохранность перевозки перед грузовладельцем может быть как долевой, так и солидарной ^{*(177)}, так как каждый из видов транспорта несет самостоятельную ответственность непосредственно перед заявителем претензии и иска, и в то же время транспортные организации пунктов назначения и перевалки несут ответственность перед заявителем претензии и иска за все транспортные организации данного вида транспорта.

В.Т. Смирнов, анализируя конструкцию солидарной ответственности и считая ее неприемлемой, предлагает рассматривать ответственность транспортных организаций при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении как долевую. В обоснование своей точки зрения В.Т. Смирнов выдвигает довод о том, что каждый вид транспорта несет самостоятельную ответственность за ненадлежащее исполнение договора перевозки на своем участке следования груза. Эта раздельность в исполнении единого обязательства по перевозке грузов, по его мнению, дает основание считать ответственность при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении долевой ^{*(178)}.

Транспортное законодательство исключает возможность предъявления претензий и исков к промежуточным организациям-перевозчикам.

Наиболее обоснованной представляется точка зрения В.Т. Смирнова. При определении степени ответственности перевозчиков перед грузовладельцем следует исходить из того, что грузоотправитель находится в договорных отношениях с участвующими в перевозке транспортными предприятиями.

Все перевозчики, участвующие в прямом смешанном сообщении, являются самостоятельными участниками единого отношения по перевозке грузов. В связи с этим каждый перевозчик должен отвечать за свою вину в ненадлежащем исполнении обязательства.

Это предусмотрено в транспортном законодательстве. В соответствии с § 130 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении претензии о переборах в платежах и просрочках в доставке грузов (а просрочка обычно связана с несохранностью груза) рассматриваются морскими перевозчиками или филиалами ОАО "Российские железные дороги". В случае, если при рассмотрении претензии, заявленной морскому перевозчику за водный путь, не окажется перебора, заявление грузополучателя с приложением накладной немедленно направляется для рассмотрения железной дороге перевалки с одновременным сообщением об этом заявителю претензии. Такой же порядок применяется при предъявлении претензии к перевозчику железнодорожного транспорта. Претензии по просрочке в доставке грузов рассматриваются морскими перевозчиками и филиалами ОАО "Российские железные дороги" перевалки по согласованию между собой. При этом определяется ответственность каждого вида транспорта за несвоевременную доставку груза (§ 131 Правил). И если в транспортном законодательстве установлено, что претензия предъявляется грузополучателем только к конечному перевозчику, то это сделано исключительно для удобства клиентуры, а не для того, чтобы

подчеркнуть, что грузополучатель (грузоотправитель) не имеет никакого отношения к соперевозчикам при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Регулируя основные положения об ответственности транспортных организаций за сохранность грузов при перевозках, транспортные уставы и кодексы приводят перечень обстоятельств, при наличии которых перевозчики освобождаются от имущественной ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза*(179).

Существует точка зрения, согласно которой перечень обстоятельств, освобождающих транспортные организации от ответственности за несохранность перевозимых грузов, является исчерпывающим и расширительному толкованию не подлежит.

Сторонники этой точки зрения считают, что если транспортная организация докажет отсутствие своей вины, но обстоятельства, которые послужили причиной утраты, недостачи, порчи или повреждения груза, не содержатся в перечне случаев, приведенных в Уставе железнодорожного транспорта (ст. 118), то не будет оснований для освобождения перевозчика от ответственности.

Между тем анализ статей транспортных уставов и кодексов ставит под сомнение данное утверждение. Во всех статьях перечню обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность грузов, предшествует слово "в частности", что свидетельствует о том, что данный перечень не может быть исчерпывающим, а является примерным.

Обстоятельства, которые исключают ответственность перевозчика за несохранность грузов на различных видах транспорта, можно разделить на две наиболее характерные группы по признаку распределения бремени доказывания между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем).

Первая группа предусматривает презумпцию вины перевозчиков, и согласно содержанию этих статей перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины, в противном случае он должен нести ответственность за несохранность груза.

Следует отметить, что эти обстоятельства на всех видах транспорта в основном одинаковые, и это дает возможность выделить наиболее характерные.

К ним относятся:

а) вина грузоотправителя и грузополучателя;

б) особые естественные свойства перевозимого груза, вызвавшие его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и другие последствия;

в) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке, или применение тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути;

г) сдача груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или предосторожности для сохранности груза при перевозке или хранении;

д) сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму.

Рассмотрим каждое из этих обстоятельств.

Обстоятельства, изложенные в п. "а", основаны на общем правиле, согласно которому должник освобождается от ответственности, если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств обусловлено виновными действиями кредитора.

Именно перевозчик должен доказать, что приводимые им обстоятельства имели место в действительности и они являются причиной утраты либо повреждения груза, что соответствует ст. 401 Гражданского кодекса РФ, по которой отсутствие вины доказывается лицом, допустившим нарушение обязательства. Согласно п. "б" перевозчик не отвечает за повреждение или порчу перевозимого груза, если докажет, что повреждение, порча груза произошли вследствие особых естественных свойств перевозимого груза, вызвавших его поломку, ржавчину и т.п.

Сюда могут быть отнесены лишь такие повреждения груза, которые произошли вследствие его особых естественных свойств при условии отсутствия причинной связи между последствиями и виновными противоправными действиями перевозчика, грузополучателя либо грузоотправителя и не вызваны воздействием на груз каких либо внешних факторов.

Дать исчерпывающий перечень грузов, которые по своим свойствам подвержены при перевозке поломке, ржавчине и т.д., не представляется возможным, так как такие грузы весьма разнообразны, и поэтому арбитражным судам в каждом конкретном случае приходится тщательно исследовать обстоятельства дела, прежде чем вынести решение.

Если перевозчик докажет, что несохранность перевозимого груза произошла вследствие недостатков тары или упаковки, то он освобождается от ответственности за несохранность данного груза (п. "в").

И это не случайно, так как грузоотправитель до предъявления груза к перевозке обязан подготовить его таким образом (упаковать, затарить), чтобы обеспечивалась безопасность перевозки, сохранность груза и самих транспортных средств.

Вместе с тем важным условием при освобождении перевозчика от ответственности по данным

основаниям является то обстоятельство, что недостатки тары или упаковки не могли быть обнаружены перевозчиком при приемке груза к перевозке.

Если недостатки тары или упаковки носили явный характер, а перевозчик все-таки принял груз к перевозке, то вся ответственность за последствия будет возложена на перевозчика.

Сохранность грузов при перевозке их на различных видах транспорта обеспечивается соблюдением соответствующих правил перевозки, обращения с грузом в пути и т.п. (п. "г").

В зависимости от свойств груза для обеспечения его сохранности устанавливаются кроме общих правил еще и особые меры и правила предосторожности при перевозке.

В них учитываются особые свойства груза, способные вызвать неблагоприятные последствия, если не будут приняты необходимые меры защитного и предупредительного характера.

Необходимость соблюдения особых условий и мер предосторожности для сохранения груза обуславливает обязательность включения всех сведений о перевозимом грузе в перевозочные документы.

Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение либо порчу груза, которые наступили вследствие сдачи груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для его сохранения при перевозке. По грузам, перевозимым на основании особых правил или требующим соблюдения особых мер предосторожности при перевозке, грузоотправитель обязан проставлять в накладной (коносаменте) предусмотренный правилами перевозок данного груза штампель или надпись об особых свойствах груза.

Невыполнение этой обязанности лишает перевозчика возможности обеспечить сохранность перевозимого груза, и он признается невиновным в его утрате или порче, если докажет, что грузоотправитель сдал груз без указания в накладной (коносаменте) его особых свойств, вследствие чего не были приняты надлежащие меры по его сохранению.

Для отдельных видов груза установлена определенная норма влажности, при превышении которой они не должны предъявляться к перевозке (п. "д"). Перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза, если докажет, что влажность последнего превышала установленную норму.

Например, при перевозке зерна в сухую жаркую погоду влажность его значительно уменьшается. Изменение влажности влечет за собой изменение веса, причем убыли в весе всегда бывает больше процента снижения влажности.

Помимо указанных обстоятельств при перевозках грузов на морском транспорте перевозчик отвечает за порчу, повреждение либо утрату груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли не по его вине, в частности вследствие непреодолимой силы; опасностей и случайностей на море и в других судоходных водах; спасения человеческих жизней, судов и грузов; военных действий и народных волнений и т.д. ^{*(180)}

Вторая группа обстоятельств предусматривает презумпцию невиновности перевозчика. В статье 118 Устава железнодорожного транспорта, ст. 118 Кодекса внутреннего водного транспорта, ст. 168 Кодекса торгового мореплавания и ст. 35 Устава автомобильного транспорта и городского электрического транспорта перечисляются обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности за несохранность груза при перевозке, когда бремя доказывания вины перевозчика возложено на грузоотправителя или грузополучателя при получении груза в пункте назначения.

К таким обстоятельствам относится, например, прибытие груза в пункт назначения в исправном состоянии, за исправными запорно-пломбировочными устройствами (пломбами), установленными грузоотправителем. Предполагается, что доступа к грузу во время его следования в адрес грузополучателя не было.

Перевозчик несет ответственность за недостачу груза лишь в том случае, если будет доказано обратное.

Перевозка груза на открытом подвижном составе, на палубе судов сама по себе может явиться причиной недостачи груза (например, выветривание угля при перевозке его по железной дороге). И если этот груз находится в перечне грузов, которые допускаются к перевозке на открытом подвижном составе либо на палубе судна, то перевозчики не отвечают за сохранность перевозимого груза.

Отдельные грузы перевозятся в сопровождении представителей грузоотправителей (проводников), и транспортное законодательство освобождает перевозчиков в этих случаях от ответственности за недостачу либо повреждение груза, если предъявитель претензии не докажет, что повреждение, порча груза произошли по вине перевозчика.

Следует отметить, что содержание соответствующих статей в уставе и кодексах существенно различается. Так, согласно ст. 118 Устава железнодорожного транспорта перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в случаях, если груз перевозился в сопровождении представителя грузоотправителя (проводника), экспедитора.

В пункте 2 ст. 118 Кодекса внутреннего водного транспорта указано, что перевозчик

освобождается от ответственности за утрату, уменьшение веса, порчу или повреждение груза, если они произошли вследствие непринятия мер, необходимых для сохранения груза, представителем грузополучателя или грузоотправителя, сопровождающим груз.

В статье 168 Кодекса торгового мореплавания указывается, что перевозчик не отвечает за недостачу груза, сопровождаемого проводником отправителя или получателя, если только получатель не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика.

Указание о том, что перевозчики освобождаются от ответственности при сопровождении груза представителями грузоотправителя (проводниками), дало основание некоторым авторам сделать вывод о том, что ответственность перевозчиков в этом случае вообще исключается, поскольку отправитель принимает на себя охрану груза в лице своего доверенного представителя - проводника, сопровождающего груз^{*(181)}.

Однако такой вывод следует признать ошибочным^{*(182)}.

Во-первых, было бы неправильным считать проводника полномочным представителем грузоотправителя.

В соответствии со ст. 182 Гражданского кодекса РФ представитель наделен правом совершения сделок, направленных на создание, изменение и прекращение гражданских прав и обязанностей представляемого. Однако этого нет при сопровождении скоропортящейся и приравненной к ней продукции.

Задача проводника (представителя грузоотправителя), сопровождающего груз, более скромная - он выполняет только технические функции, обеспечивающие сохранность груза. Так, Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей^{*(183)} предусматривают, что в обязанности проводников входят: непосредственная охрана сопровождаемого ими груза, уход за живностью, принятие необходимых мер для предохранения грузов от порчи (поддержание в вагоне установленной температуры, вентилирование вагонов и т.п.), наблюдение за креплением и устойчивостью груза в вагоне, а также сдача сопровождаемых грузов получателям.

Во-вторых, неверно, что присутствие проводника (представителя грузоотправителя) грузоотправителя всегда исключает ответственность перевозчиков. Примером может служить отправка по железной дороге со ст. Дербент до ст. Братск груза в сопровождении проводника. На протяжении всего пути следования (а груз следовал железнодорожно-водным путем) проводником были предприняты все меры для сохранности груза, однако перевозчик вынужден был реализовать груз до поступления его на станцию назначения, так как началась его порча из-за просрочки в доставке. Естественно, что за ущерб, причиненный порчей груза, ответственность должен нести перевозчик, хотя груз и сопровождался проводником.

§ 8. Ответственность перевозчика за просрочку доставки грузов

Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение транспортных обязательств не только транспортными предприятиями, но и грузоотправителями и грузополучателями. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависят эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в значительной мере сохранность перевозимых грузов. Поэтому своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь условием надлежащего исполнения договора перевозки, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

Транспортное законодательство предусматривает ответственность транспортных предприятий перед грузополучателем за просрочку доставки груза. Ответственность соперевозчиков друг перед другом за просрочку доставки груза в пункты перевалки транспортные уставы не предусматривают. В то же время вопросы просрочки доставки непосредственно связаны с взаимоотношениями между соперевозчиками в прямом смешанном сообщении, так как, хотя транспортные уставы регламентируют лишь взаимоотношения перевозчиков и грузополучателей (в том числе при просрочке в доставке), перевозчик имеет возможность, в случае взыскания с него штрафа за просрочку доставки, обратиться с претензией к другому перевозчику (при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении), виновному в этой просрочке. Это указано в § 131 Правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Как правило, общая просрочка доставки грузов неразрывно связана с просрочкой доставки, допущенной различными видами транспорта при перевозке их в прямом смешанном сообщении.

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

Например, ст. 97 Устава железнодорожного транспорта установила, что перевозчик за просрочку

доставки груза в пункт назначения уплачивает пени в размере 9% платы за перевозку груза за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку данного груза. На воздушном транспорте (ст. 120 ВК) за просрочку доставки груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы. Статья 116 Кодекса внутреннего водного транспорта за просрочку доставки груза в пункт назначения предусматривает ответственность перевозчика в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем 50% провозной платы. На морском транспорте ответственность перевозчика за просрочку доставки груза в пункт назначения не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не

На автомобильном транспорте (п. 11 ст. 34 УАТ и ГЭТ) перевозчик уплачивает грузополучателю штраф за просрочку доставки груза в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не предусмотрено договором перевозки грузов. Общая сумма штрафа за просрочку доставки груза не может превышать размер его провозной платы.

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

Вместе с тем на железнодорожном, речном, морском и воздушном видах транспорта конкретизируется перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за просрочку доставки грузов^{*(184)}. Например, из ст. 97 Устава железнодорожного транспорта следует, что железная дорога освобождается от ответственности за просрочку доставки груза, если докажет, что просрочка произошла вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств, не зависящих от железной дороги.

Кодекс внутреннего водного транспорта предусматривает, что перевозчик освобождается от ответственности за просрочку доставки груза, если просрочка произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В статье 166 КТМ приведен перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за просрочку доставки. Это непреодолимая сила, опасности или случайности на море, запрещение, прекращение или ограничение перевозок и т.д.

Воздушный кодекс РФ в ст. 120 предусматривает, что за просрочку доставки грузов перевозчик несет ответственность, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в ст. 36 приводит перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за просрочку в доставке грузов. Это: явления непреодолимой силы; временные ограничение или запрет движения транспортных средств по автодорогам, введенные в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, по не зависящим от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя причинам; иные, не зависящие от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя причины.

Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении (§ 131) предусматривают, что сроки доставки грузов в прямом смешанном сообщении определяются по совокупности перевозок их железнодорожным и водным транспортом и исчисляются на основании действующих на железнодорожном и водном транспорте правил об исчислении сроков доставки грузов.

Правила предусматривают, что если груз доставлен с просрочкой против общего срока, полагающегося на данную перевозку по всем видам транспорта, ответственность перед клиентом за просрочку несет тот вид транспорта, которым была допущена задержка доставки груза (конечный перевозчик в этом случае пересылает претензию соперевозчику и сообщает об этом заявителю претензии).

Правила делают исключение для груза, следующего в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, увеличивая срок доставки на речном транспорте: при перевалке груза мелкими партиями - на двое суток, при перевалке остальных грузов - на количество суток, необходимое для перевалки грузов по суточным нормам перевалки и погрузки грузов в суда или разгрузки грузов из судов по судно-часовым нормам погрузки-разгрузки судов.

Таким образом, правила не устанавливают конкретных сроков для перевалки каждого груза, из-за этого нередко грузы подолгу находятся в пунктах перевалки, причем считается, что нарушений сроков доставки нет.

Как показывает практика, очень часто при перевалке грузов один из перевозчиков вывозит сначала местную продукцию (предназначенную для местных организаций), а когда появляются излишки вагонов, начинает разбирать завалы из грузов на причалах, в результате чего грузы поступают в адрес получателя со значительной просрочкой.

Задержке грузов в пунктах перевалки способствуют также переучеты, перепроверки, разбор

пакетов груза, которые нередко проводят перевозчики в пунктах перевалки. В результате теряется драгоценное время, нарушается ритмичность работы транспорта, излишне затрачиваются огромные средства. Это одна из причин того, что грузы доставляются с просрочкой.

Выходом из этого положения явилось бы установление на всех видах транспорта конкретных сроков нахождения грузов в пункте перевалки и предусмотрение в транспортных уставах и кодексах санкций за нарушение этих сроков, которые предъявлялись бы виновному перевозчику.

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

Следует отметить, что транспортное законодательство не всегда придерживалось этого правила. Например, ст. 193 Устава железных дорог 1954 г. предусматривала, что железная дорога не уплачивает штраф за просрочку доставки груза, если она уже уплатила возмещение за порчу груза, происшедшую вследствие просрочки.

В практике разрешения споров по несохранным перевозкам нередко возникает вопрос: отвечает ли транспортная организация за порчу скоропортящегося груза, поступившего в пункт перевалки, если он доставлен с нарушением ответственного срока доставки (с просрочкой), но в пределах срока транспортабельности груза, указанного грузополучателем?

Для разрешения этого вопроса необходимо выявить юридическую природу и правовое значение срока транспортабельности грузов, который указывает грузоотправитель в качественном удостоверении, и его соотношение со сроком доставки, так как природа и правовое значение срока транспортабельности в науке и практике не выяснены, порядок его определения нормативно не урегулирован, а санкции за неправильное его указание не установлены. В качестве примера рассмотрим соотношение этих сроков при перевозках скоропортящихся грузов на железнодорожном транспорте, где перевозится наибольшее количество таких грузов.

В соответствии со ст. 18 Устава железнодорожного транспорта грузоотправитель обязан вместе с накладной представить перевозчику документ о качестве груза (сертификат), в котором указывает наименование, номер и дату выдачи документа о качестве и срок транспортабельности в сутках. Более подробно эта операция описана в Правилах перевозки скоропортящихся грузов.

Таким образом, на грузоотправителя возложена обязанность указать срок транспортабельности отправляемого скоропортящегося груза. Ни Устав, ни Правила не указывают, в каком порядке эти сроки устанавливаются и чем руководствуется грузоотправитель, устанавливая срок транспортабельности. Однако, как показывает практика, сроки транспортабельности, которые указывает грузоотправитель в качественном удостоверении, часто превышают сроки доставки.

Например, Садвинсовхоз "Булунгур-2" в качественном удостоверении определил срок транспортабельности винограда в 20 суток, а перевозчик доставил его за 11 суток, хотя и этот срок превышал срок доставки и груз был доставлен с просрочкой. Значительная разница между сроком, указанным в удостоверении о качестве, и фактическим сроком доставки свидетельствует о том, что сроки транспортабельности, которые устанавливает грузоотправитель, ни на чем не основаны и указываются без учета действующих в настоящее время сроков доставки.

Согласно Правилам перевозок скоропортящихся грузов такие грузы не принимаются к перевозке, если срок транспортабельности, указанный в удостоверении о качестве, менее срока доставки, установленного Правилами исчисления сроков доставки грузов. В то же время в Правилах ничего не говорится о тех случаях, когда сроки транспортабельности намного превышают сроки доставки грузов.

В соответствии со ст. 33 Устава железнодорожного транспорта сроки доставки грузов и правила их исчисления утверждает федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики Российской Федерации.

Срок доставки - это ответственный для перевозчика срок, в течение которого принятый к перевозке груз должен быть доставлен в пункт назначения (либо в пункт перевалки груза). Он определяется с учетом расстояний и суточного пробега вагона с грузом и является обязательным для перевозчика. Нарушение именно этого срока означает просрочку доставки и влечет за собой взыскание штрафа с перевозчика.

Утвержденные федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и согласованные с федеральным органом исполнительной власти в области экономики сроки доставки грузов публикуются в сборниках правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта Российской Федерации.

При сравнении срока транспортабельности со сроком доставки можно сделать вывод, что при перевозках грузов основным сроком для перевозчиков при перевозке скоропортящихся грузов должен являться срок доставки.

Устанавливая срок транспортабельности (который, как правило, всегда больше срока доставки),

грузоотправитель как бы дает гарантию грузополучателю в доставке в сохранности данного груза, причем в этот срок входят не только перевозка, но также и доставка на склад получателя. И если в пределах срока транспортабельности произошла порча продукции (в тех случаях, когда груз был доставлен в адрес грузополучателя в пределах срока доставки) и перевозчик докажет, что эта порча произошла по причинам, от него не зависящим, ответственность должна быть возложена на грузоотправителя.

Глава IV. Перевозка грузов в прямом смешанном сообщении

§ 1. Особенности перевозки грузов в прямом смешанном сообщении

Основным признаком перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является участие в ней не менее двух перевозчиков различных видов транспорта. При этом грузоотправитель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы.

Нормативными актами, регулирующими перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, являются транспортные уставы, действующие на различных видах транспорта.

В Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении посвящена гл. V; в Кодексе внутреннего водного транспорта - гл. XIV. В Уставе автомобильного транспорта перевозки грузов в прямом смешанном сообщении не регулируются. В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации раздела о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении также нет. Эти отношения регулируются Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, где смешанным перевозкам посвящен разд. V. В Воздушном кодексе Российской Федерации раздела о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении также нет.

Следует отметить, что нормы, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении на различных видах транспорта, в основном идентичны. Вместе с тем следует подчеркнуть, что транспортные уставы не регулируют целый ряд вопросов, имеющих важное значение при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Например, в транспортных уставах очень мало уделено внимания вопросам перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, недостаточно полно урегулирован вопрос о перевозках массовых грузов, тарно упаковочных и штучных грузов.

Все эти вопросы получили полное отражение в Правилах перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении^{*(185)}, которые подробно регулируют отношения железной дороги, речного и морского перевозчиков при перевозках грузов в этом виде сообщения.

Правилами регулируются вопросы, связанные с приемом грузов к перевозке при перевалочных операциях, оформлением перевозки массовых грузов, перевозкой грузов в универсальных контейнерах, ответственностью по перевозкам в прямом смешанном сообщении.

Однако указанные Правила не регулируют взаимоотношений между железнодорожными, морским и речным перевозчиками, с одной стороны, и автомобильным транспортом, с другой стороны, который выполняет значительный объем перевозок при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Указанные отношения регулируются специальными нормативными актами. Это Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении и Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном водно-автомобильном сообщении^{*(186)}. Эти акты подробно регулируют все отношения, которые возникают между этими перевозчиками при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

История развития законодательства, регулирующего перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, указывает на то, что этим перевозкам уделялось большое внимание и уже в первых транспортных документах были закреплены нормы и положения по организации прямых смешанных перевозок.

В Уставе железных дорог 1920 г. на Народный Комиссариат путей сообщения было возложено разрешение всех вопросов о включении в прямое сообщение водных линий и городских станций. Одновременно были разработаны правила перевозки по железным дорогам и водным путям продовольственных грузов по Волго-Каспийской системе.

В 1922 г. для улучшения организации смешанных перевозок было разработано специальное Положение о прямых смешанных железнодорожно-водных сообщениях. Более широко вопросы прямых смешанных перевозок регулировались в Уставе железных дорог СССР 1927 г., когда были введены

особые правила о сроках доставки по водным путям грузов прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения, а также правила хранения этих грузов на складах парохозяйства.

Уставом железных дорог СССР 1935 г. Министерству путей сообщения предоставлялось право включать в прямые смешанные железнодорожно-водно-воздушные сообщения станции, порты и пристани. Организация смешанных перевозок была регламентирована рядом специальных документов: правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, инструкцией о порядке передачи грузов в пунктах перевалки и т.д.

В Уставах железных дорог СССР 1954 и 1964 гг. перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении был посвящен уже целый раздел (V).

В процессе применения отдельных положений нормативных актов о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении часто возникают споры. Разъяснения по спорным вопросам даются в Инструктивных указаниях Государственного арбитража СССР от 30 июля 1976 г. N И-1-23 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении" ^{*(187)}. Учитывая важность перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, новый Гражданский кодекс (часть вторая) в ст. 788 предусматривает, что взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями различных видов транспорта, заключаемыми в соответствии с Законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Проект этого закона в настоящее время разрабатывается, и в самое ближайшее время он будет рассмотрен Федеральным Собранием Российской Федерации.

С введением в действие Федерального закона "О прямых смешанных (комбинированных) перевозках" утратят силу гл. V Устава железнодорожного транспорта и гл. XIV Кодекса внутреннего водного транспорта.

В прямом смешанном сообщении перевозку грузов осуществляют разные виды транспорта, условия перевозок на которых имеют определенные особенности. В связи с этим при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении у перевозчиков возникает ряд дополнительных обязанностей.

К перевозке в прямом смешанном сообщении груз может быть принят от любого и до любого пункта, открытого для грузовых операций. Включенными же в этот вид сообщения считаются только морские порты, пристани, железнодорожные станции, внесенные в список перевалочных пунктов, производящих передачу грузов прямого смешанного сообщения. Согласно § 3 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении перечень портов и пристаней, включаемых в прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение, характер производимых ими операций и сроки их открытия устанавливаются Министерством транспорта по согласованию с Министерством путей сообщения Российской Федерации и публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов морского, речного и железнодорожного транспорта.

Порты, автомобильные станции, аэропорты считаются включенными в прямое смешанное сообщение не с момента опубликования перечня таких портов, автомобильных станций, аэропортов, а с момента извещения об этом с помощью телеграфного или иного в письменной форме способа извещения, что, несомненно, способствует развитию перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Важное значение при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении имеют сроки начала приема грузов в перевалочных пунктах при открытии навигации и сроки прекращения приема грузов перед закрытием навигации. Своевременное уведомление об этом способствует своевременной доставке грузов по назначению.

Правила перевозок грузов обязывают транспортные организации, в ведении которых находятся перевалочные пункты, сообщать об этом соответствующим транспортным организациям, которые вправе предъявлять грузы к передаче не позднее чем за 20 суток до наступления этих сроков.

Указанные сроки объявляются в сборниках правил перевозок и тарифов соответствующих видов транспорта. Их публикация связана со своевременным оповещением грузоотправителей и других железных дорог о сроках начала и окончания приема грузов к перевозке в прямом смешанном сообщении.

Эти сроки имеют немаловажное значение для транспортных организаций, отгружающих грузы, и нарушение их (преждевременная отгрузка, отгрузка после закрытия навигации) приводит, как правило, к правовым последствиям - грузы задерживаются в пути, сроки их доставки удлиняются, нередко происходит порча груза.

После получения извещения о сроках начала приема грузов в портах от железных дорог порты перевалки принимают к перевозке лишь те грузы, которые могут быть согласно срокам, действующим на железнодорожном транспорте, доставлены в пункты перевалки к началу срока приема грузов, объявленному портами. По получении извещения о сроках окончания приема грузов железные дороги принимают к перевозке лишь те грузы, которые могут быть доставлены в пункты перевалки не позднее

сроков окончания приема ими грузов. Грузы, которые должны быть доставлены железными дорогами ранее наступления или позднее окончания этих сроков, к перевозке не принимаются. Это делается для того, чтобы в пунктах перевалки не создавалось скопления грузов, ожидающих открытия или окончания навигации, и не нарушались при этом установленные сроки доставки.

Вместе с тем законодательство, регулирующее перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, допускает в отдельных случаях досрочный прием и хранение грузов до открытия навигации^{*(188)}. Это делается для того, чтобы накопить грузы и обеспечить ими первые рейсы судов речных и морских пароходств. Подобная практика, например, применяется в речном порту Дудинка, причем благодаря этому накоплению грузов все суда, отправляющиеся из порта, имеют полную загрузку.

Хранение грузов до открытия навигации оплачивается на льготных условиях грузоотправителями, когда груз хранится в порту (пристани) отправления, и получателями, когда груз хранится в перевалочном пункте.

На практике иногда возникают ситуации, когда грузы, принятые речными или морскими перевозчиками от железной дороги, не могут быть доставлены по назначению в связи с прекращением навигации. В этом случае в соответствии с § 21 Правил перевозок грузов перевозчик должен потребовать от грузоотправителя указания о переадресовке груза или о сдаче его на месте в порту (пристани) перевалки. Грузоотправитель обязан в десятидневный срок с момента получения извещения о невозможности дальнейшей перевозки водным транспортом дать указание о том, как поступить с грузом.

На практике нередко случаются случаи, когда перевозчик железнодорожного транспорта доставляет вверенный ему груз после наступления объявленного срока окончания приема груза к перевозке в прямом смешанном сообщении. Все последствия такой доставки возлагаются на этого перевозчика. В соответствии с Правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении грузы, принятые железной дорогой к перевозке с нарушенными сроками и доставленные в пункты перевалки после объявленного срока прекращения приема, при следовании их в железнодорожные пункты направляются станцией перевалки по назначению в прямом железнодорожном сообщении. Изменение маршрута допускается лишь с письменного согласия грузоотправителя. В случаях, когда груз следует в водный пункт, где железнодорожной станции не имеется, он может быть передан порту, с его согласия, на хранение. При этом железная дорога пункта перевалки запрашивает грузоотправителя, как поступить с грузом.

Грузоотправитель обязан дать ответ в пятидневный срок с момента получения запроса. Хранение этих грузов в портах в пределах срока, необходимого для получения указания от грузоотправителя, оплачивается железной дорогой. Взысканная портом с железной дороги плата за хранение свыше десяти дней включается железной дорогой в накладную для взыскания с получателя при выдаче груза, если от грузоотправителя не было получено своевременного указания, как поступить с грузом.

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

Особенностью перевозок грузов в прямом смешанном сообщении является то, что эта перевозка осуществляется по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования, хотя в этом виде перевозки участвуют несколько видов транспорта. Это означает, что правоотношение, участниками которого являются различные виды транспорта, возникает на основании единого договора перевозки, который заключает грузоотправитель с перевозчиком в пункте отправления.

Накладная составляется на имя определенного грузополучателя и подписывается грузоотправителем. Накладная сопровождает груз на всем пути следования и выдается грузополучателю вместе с грузом. Она является товаросопроводительным документом и письменным доказательством как факта заключения договора перевозки в прямом смешанном сообщении, так и его содержания. Содержание накладной не может быть доказано никакими другими документами, кроме как самой накладной. Поэтому при ненадлежащем исполнении транспортным предприятием своих обязанностей по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении грузоотправитель либо грузополучатель вправе предъявить какие либо требования к перевозчику лишь при наличии накладной.

Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, стоимости перевозки, степени использования грузоподъемности, скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке, времени передачи груза с одного вида транспорта на другой.

Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки.

Помимо накладной грузы в прямом смешанном сообщении сопровождают на всем пути следования дорожной ведомостью, которая составляется железнодорожной станцией (либо пристанью) отправления груза. Подлинная дорожная ведомость всегда следует вместе с грузом до станции или порта (пристани) назначения, а копия остается в пункте перевалки у сдающей стороны.

Тарные и штучные грузы принимаются от грузоотправителя к перевозке в прямом смешанном сообщении с указанием в накладной количества мест и только по весу, указанному грузоотправителем

на каждом грузовом месте, или по стандартному весу грузового места. При этом грузоотправитель обязан указать в накладной способ определения веса, а также стандартный вес одного места. Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, и прибывшие в пункт перевалки в исправной таре, передаются с одного вида транспорта на другой без взвешивания по счету мест и в таком же порядке выдаются грузополучателю в пункте назначения. Упрощенный порядок передачи тарных и штучных грузов (по весу, указанному грузоотправителем, либо по стандартному весу грузового места) относится только к грузам, поступившим в пункт перевалки в исправной таре. В случае обнаружения повреждения тары Правила перевозок грузов обязывают перевозчиков отремонтировать тару или переупаковать груз, исправить или нанести маркировку еще до фактической сдачи груза следующему по пути следования перевозчику. Это требование распространяется и на случаи, когда груз был сдан в пункте отправления с так называемыми конструктивными и притом незаметными дефектами тары.

Если утрата груза является следствием подобных незаметных по внешнему виду дефектов тары, то ответственность за его утрату должен нести грузоотправитель.

Вместе с тем данное обстоятельство не освобождает перевозчика, сдающего груз, от обязанности устранить обнаруженные недостатки тары или упаковки, привести тару или упаковку в такое состояние, которое способствовало бы сохранности груза при его транспортировке.

Передавая груз транспортной организации, грузоотправитель лишен возможности обеспечить сохранность этого груза в пути. В связи с этим перевозчикам необходимо проводить мероприятия, которые осуществил бы в данных условиях собственник, и, более того, проявлять заботу, свойственную организациям, занимающимся хранением товаров и других вещей.

Расходы, связанные с приведением тары в надлежащее состояние, во всех случаях относятся на счет грузоотправителя, за исключением тех случаев, когда неисправность тары является результатом небрежного отношения к ней перевозчика.

§ 2. Узловые соглашения

Бесперебойная перевалка груза с одного вида транспорта на другой возможна только при слаженной работе всех транспортных организаций в пунктах, где стыкуются железнодорожные, автомобильные и водные пути, - в транспортных узлах.

Юридической формой, регуливающей отношения перевозчиков в прямом смешанном сообщении по перевалке грузов, является узловое соглашение, которое заключается между транспортными организациями сроком на 5 лет между дорогой и портом, автохозяйством, а при прямом водном сообщении - между морскими и речными портами.

Транспортные уставы и кодексы, а также Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении не раскрывают понятия узлового соглашения.

В юридической литературе узловое соглашение рассматривается либо как один из видов организационных договоров (действующих на транспорте)^{*(189)}, либо как договор особого рода^{*(190)}.

Прежде чем определить правовую природу узлового соглашения, необходимо рассмотреть его содержание.

В узловых соглашениях применительно к местным условиям, как правило, предусматриваются:

- а) порядок совместного сменного и суточного планирования работы пункта перевалки;
- б) места передачи грузов;
- в) сроки погрузки и выгрузки отдельных вагонов, групп вагонов, маршрутов, автомобилей, судов;
- г) порядок подачи, расстановки и уборки железными дорогами груженых и порожних вагонов;
- д) фронты погрузки и выгрузки вагонов;
- е) в необходимых случаях - расписание подачи железной дорогой в порты (пристани) вагонов под погрузку и под выгрузку, расписание подхода автомобилей, судов;
- ж) порядок приема, сдачи и взвешивания грузов, а также порядок и сроки взаимной информации о подходе грузов к пункту перевалки и о прибытии груженых вагонов, судов, автомобилей, о подаче вагонов, их готовности к уборке и т.п.

Анализ содержания изложенных выше пунктов дает основание согласиться с выводом о том, что в одном документе (узловом соглашении) содержатся условия и определен технический порядок согласованной эксплуатационной работы при перевалке груза с одного вида транспорта на другой.

Если согласиться с мнением авторов, которые считают узловое соглашение одним из видов организационного договора, действующего на транспорте, и сопоставить признаки, свойственные узловому соглашению, с признаками, свойственными организационному договору, сразу обращает на себя внимание ряд различий, существующих между ними.

Особенностью узловых соглашений является то, что они заключаются только между

транспортными организациями.

Узловые соглашения не регулируют отношений транспортных организаций с грузоотправителями и грузополучателями, отправляющими и получающими грузы в прямом смешанном сообщении.

Это обстоятельство имеет существенное значение при сравнении узлового соглашения с видами организационных договоров, каковыми являются долгосрочные договоры об организации перевозок, годовые договоры, заключаемые автомобильным транспортом, и навигационные договоры, заключаемые речным и морским транспортом с грузоотправителями.

Основная цель организационного договора - это определение порядка, условий выполнения действий, необходимых для исполнения обязательств по перевозке грузов, вытекающих из особенностей перевозки на данном виде транспорта и предшествующих приему груза к перевозке.

Степень применения этих договоров и их роль на отдельных видах транспорта несколько различны, но заключение подобных договоров преследует одну цель: урегулировать в ходе исполнения обязательств по перевозке такие взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и перевозчиков, которые, учитывая специфику отдельных видов транспорта, не получили достаточного нормативного развития, т.е. организационные договоры регулируют иные отношения, нежели узловые соглашения.

Другой отличительной чертой узлового соглашения является то, что если организационные договоры регулируют отношения, связанные с передачей грузов грузоотправителями перевозчику или наоборот, то узловое соглашение регулирует только отношения, связанные с перевалкой грузов с одного вида транспорта на другой.

Это прямо установлено в транспортном законодательстве (ст. 112 КВБТ, п. 98 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа)^{*(191)}, которые предусматривают, что условия работы перевалочных пунктов определяются узловыми соглашениями. Однако в юридической литературе встречаются мнения, когда перевалку грузов с одного вида транспорта на другой в пункте перевалки приравнивают к передаче грузов.

Так, например, Г.Б. Астановский считает, что, заключая между собой узловые соглашения, транспортные организации, участвующие в прямом смешанном сообщении, обеспечивают этим исполнение наиболее специфической из обязанностей, лежащих на них по договору перевозки грузов в данном виде сообщения, - передачу грузов с одного вида транспорта на другой^{*(192)}.

Это суждение, по нашему мнению, ошибочно.

Перевалку грузов, которая производится в соответствии с узловым соглашением, нельзя отождествлять с передачей грузов. Передача груза представляет собой элемент перевозочного обязательства и заключается в действиях по оформлению передаточных документов, которые свидетельствуют о переходе права владения грузов от сдающего перевозчика к принимающему.

При передаче груза с одного вида транспорта на другой нередко составляются новые (дополнительные) перевозочные документы (например, при передаче грузов с речного транспорта на железнодорожный помимо уже имеющихся документов заполняются дорожная ведомость, повагонные накладные).

Узловое соглашение регулирует такие взаимоотношения перевалочного пункта, которые направлены на ускорение процесса перевалки грузов от одного соперевозчика до другого и всего транспортного процесса в целом. Транспортное законодательство предусматривает обязательное заключение узлового соглашения (ст. 112 КВБТ и п. 98 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа), чего нет в отношении организационных договоров.

Таким образом, не имеется достаточных оснований для того, чтобы отнести узловое соглашение к числу организационных договоров.

Отмечая особенности и отличия узлового соглашения, следует подчеркнуть, однако, что они не дают оснований также считать узловое соглашение договором особого рода, как это подчеркивают отдельные авторы.

Подобное утверждение было бы оправданно, если бы, основываясь на нем, можно было сказать, какие особенные нормы действующего законодательства должны применяться к соответствующему общественному отношению.

Однако авторы, называя узловое соглашение договором особого рода, не подчеркивают, в чем именно заключается эта особенность. Но "если конструкция ограничивается признанием "особенностей рода" данного правоотношения, она остается пустым местом, ибо неизвестно, какими особенными нормами закона регулируется данное общественное отношение"^{*(193)}.

Заключая узловое соглашение и осуществляя перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, перевалочные организации - станции, порты (пристани) - обслуживают основную деятельность транспортных предприятий, т.е. оказывают содействие в осуществлении перевозки грузов.

Вся деятельность перевалочных организаций преследует одну основную цель - осуществить своевременно и без потерь перевалку грузов с одного вида транспорта на другой и тем самым

способствовать исполнению сторонами договора перевозки грузов.

Указанное обстоятельство дает основание сделать вывод, что узловое соглашение является гражданско-правовым договором.

Таким образом, узловое соглашение - это гражданско-правовой договор, в соответствии с которым перевалочные пункты (железнодорожные станции, порты, пристани) обязуются за плату перемещать грузы с одного вида транспорта на другой на основании обязательных технологических правил с целью продолжения процесса доставки груза.

Важным представляется вопрос о том, кто должен быть ответственным за заключение узлового соглашения, так как неясности в нем дают повод отдельным транспортным организациям затягивать оформление своих обязательств на неопределенное время. В транспортных уставах и Правилах перевозки грузов в прямом смешанном сообщении не предусмотрено, кто конкретно должен составлять проект узлового соглашения и кто является ответственным за заключение узлового соглашения.

В Инструктивных указаниях Государственного арбитража СССР от 11 июня 1976 г. N И-1-17 "О некоторых вопросах практики разрешения споров, возникающих при заключении узловых соглашений" в п. 2 говорится, что проект узлового соглашения может направлять любая из сторон, между которыми должно быть заключено узловое соглашение*(194).

К чему может привести подобная неопределенность, видно из следующего примера. Узловое соглашение между Управлением Северо-Кавказской железной дороги и Азовским-на-Дону портом вместо февраля было заключено в июле 1998 г. До этого стороны никак не могли прийти к соглашению, кто из перевозчиков должен разработать и направить проект узлового соглашения. Естественно, что подобная задержка при заключении узлового соглашения не могла положительно отразиться на работе перевалочного пункта при следовании груза с железной дороги на воду, что в конечном счете сказалось и на времени доставки груза в пункт назначения.

В.В. Витрянский совершенно обоснованно полагает, что узловые соглашения между транспортными организациями различных видов транспорта следует отнести к тем гражданско-правовым договорам, заключение которых для участников соответствующих правоотношений является обязательным. В.В. Витрянский считает, что при отсутствии в транспортном законодательстве специальных правил, определяющих порядок заключения узловых соглашений, должны применяться содержащиеся в ГК РФ (ст. 445) нормы о заключении договора в обязательном порядке. Поэтому если один из контрагентов уклоняется от заключения узлового соглашения, другая заинтересованная сторона вправе обратиться в арбитражный суд с требованием о понуждении заключить указанный договор*(195).

Транспортное законодательство не предусматривает никаких санкций за незаключение узловых соглашений либо их несвоевременное заключение. Между тем значение этого договора между транспортными организациями с каждым годом возрастает, и нарушение порядка и сроков его заключения наносит ущерб интересам клиентуры.

При перевозке грузов в прямом смешанном сообщении у соперевозчиков возникает обязанность по своевременной передаче перевозимых ими грузов. Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении предусмотрено, что передача грузов в пунктах перевалки производится по передаточным ведомостям. Передаточная ведомость представляет собой правовой документ, отражающий движение груза в процессе его перевалки: время предъявления к передаче каждой партии груза, последовательное начисление причитающихся водному и железнодорожному транспорту сборов и платежей, время фактического приема груза принимающей стороной.

Сдающая сторона вручает передаточную ведомость принимающей стороне только тогда, когда груз готов к передаче. На всех экземплярах передаточных ведомостей сдающая и принимающая стороны обязаны поставить календарные штампы дня предъявления передаточных ведомостей.

Кроме того, передаточная ведомость выполняет и другую важную функцию. Она является документом, в соответствии с которым каждый последующий соперевозчик, подписывая ее, заключает договор перевозки с грузоотправителем и предыдущим соперевозчиком и тем самым возлагает на себя обязанность по дальнейшей доставке груза в адрес грузополучателя.

Помимо этого в передаточной ведомости дается краткая характеристика самого груза.

Передаточные ведомости, свидетельствующие о фактической передаче груза, имеют большое значение для разграничения ответственности транспортных организаций за сохранность грузов, так как именно с момента подписания передаточной ведомости ответственность за сохранность груза возлагается на транспортную организацию, принимающую груз в пункте перевалки*(196).

Ответственность за груз до оформления передачи лежит на сдающей стороне.

Вместе с тем при перевалке грузов с водного транспорта на железнодорожный возникает любопытная ситуация. Порожные вагоны подаются на территорию порта (пристани), и последний, разгружая судно, производит перегрузку груза в вагоны, т.е. все перевалочные работы в этом случае выполняются портом. На железную дорогу возлагается обязанность пломбирования вагонов, которые

были загружены в портах.

Таким образом, железная дорога пломбирует вагоны, которые не были ею загружены, и с этого момента несет ответственность за несохранность груза перед грузополучателем.

Такая же ситуация наблюдается при перевалке грузов с железной дороги на автомобильный транспорт, где перевалочные работы осуществляет железная дорога.

Указанный порядок пломбирования грузов находится в противоречии с правилом, когда обязанность пломбировать транспортные средства возлагается на того, кто должен их загружать. Действующий порядок способствует возложению ответственности за фактически неисправную перевозку на железные дороги и в случаях отсутствия их вины.

Следует отметить, что все проблемы, связанные с сохранностью грузов, которые возникают при перевалке грузов с водного транспорта на железнодорожный или автомобильный, исчезают в случаях, когда груз следует в контейнерах. Особенностью перевалки грузов в контейнерах с водного транспорта на железнодорожный или автомобильный является то обстоятельство, что контейнеры с грузом сдаются портам и принимаются от них железной дорогой или автомобильным транспортом без перевески, по внешнему осмотру состояния контейнеров и пломб.

В настоящее время в транспорте используются 10, 20 и 30-тонные контейнеры, что позволяет значительно расширить применение контейнерных перевозок. А это, в свою очередь, играет важную роль в обеспечении сохранности грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении.

При водно-автомобильных перевозках грузов перевалку грузов осуществляет порт (пристань).

Перевозка пассажиров занимает значительное место в деятельности транспортных организаций. Для обеспечения все возрастающих потребностей в пассажирских перевозках и повышения качества их организации в последние годы значительно обновлен и пополнен подвижной состав железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного транспорта, совершенствуются путевые и другие устройства. На некоторых железнодорожных и судоходных линиях, а также на некоторых видах транспорта в целом (например, на воздушном) объем пассажирских перевозок больше, чем грузовых, и это определяет общий характер эксплуатационной работы.

Транспортное законодательство довольно детально регулирует перевозки пассажиров. В Уставе железнодорожного транспорта перевозке пассажиров посвящена гл. VI; в Кодексе торгового мореплавания - гл. IX; в Воздушном кодексе - гл. XV; в Кодексе внутреннего водного транспорта - гл. XIII; в Уставе автомобильного транспорта и городском электрическом транспорте - глава III. Дальнейшая конкретизация законодательства, регулирующего перевозки пассажиров на различных видах транспорта, нашла свое отражение в Правилах перевозки пассажиров и багажа, которые действуют на всех видах транспорта. В указанных Правилах более детально и четко регулируются отношения транспортной организации с пассажирами.

Кроме того, на железнодорожном транспорте и на внутреннем водном транспорте постановлениями Правительства Российской Федерации утверждены Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на железнодорожном транспорте^{*(197)} и на внутреннем водном транспорте^{*(198)}.

Пассажиром считается лицо, перевозимое на транспорте, не входящее в состав служебного персонала (экипажа) данного транспортного средства и имеющее проездной билет.

Гражданский кодекс Российской Федерации (ст. 786) и все транспортные уставы и кодексы в разделах о перевозке пассажиров дают определение понятия договора перевозки пассажиров.

По договору перевозки пассажиров перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Перевозка пассажиров так же, как и перевозка грузов, представляет собой возмездный договор. Однако если перевозка грузов в большинстве случаев - реальная сделка, то перевозка пассажиров во всех случаях - сделка консенсуальная.

В отличие от договора перевозки грузов, который по своему содержанию представляет трехстороннюю связь грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя, договор перевозки пассажира является двусторонним договором между перевозчиком и пассажиром.

Правом заключения договора на проезд в качестве пассажира за установленную плату пользуется любое лицо. Гражданину может быть отказано в перевозке только в случаях, когда на транспортном средстве не окажется свободных мест; когда перевозка пассажиров приостановлена по распоряжению Правительства или в иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации; когда пассажир находится в нетрезвом состоянии, которое может угрожать безопасности других пассажиров, и, наконец, когда пассажир не подчиняется правилам, действующим на соответствующем виде транспорта.

Пассажиры должны обеспечиваться своевременной и достоверной информацией: о времени отправления и прибытия транспортных средств, о стоимости проезда пассажиров и перевозки багажа, о

времени работы билетных и багажных касс, камер хранения, о расположении вокзальных помещений, об оказываемых пассажирам услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах, о запрещенных к перевозке в ручной клади предметах, другой информацией, предусмотренной Правилами перевозки пассажиров и багажа.

В транспортных уставах, кодексах, изданных на каждом виде транспорта, Правилах перевозки пассажиров определяются права пассажиров, причем презюмируется возможность увеличения объема этих прав в процессе исполнения обязательства по перевозке.

Пассажир имеет право:

приобретать проездные документы (билеты) в любой поезд, судно до указанной им железнодорожной станции (порта) назначения, открытой для осуществления операции по перевозке пассажиров;

перевозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 5 лет, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от 5 до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом;

провозить с собой кроме мелких вещей ручную кладь, размеры и масса которой определяются Правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на различных видах транспорта;

сдавать для перевозок багаж согласно перевозочным документам за оплату в соответствии с тарифом;

делать остановку в пути следования с определением срока действия проездных документов (билетов) не более чем на 10 суток;

продлевать срок действия проездных документов (билетов) в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений.

При возврате неиспользованного проездного документа (билета) для проезда в поездах (судах), воздушных судах в билетную кассу пассажир имеет право:

не позднее чем за 15 часов до отправления судна получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты (на железнодорожном транспорте этот срок сокращен до 8 часов);

менее чем за 15 часов, но не позднее чем за 4 часа до отправления судна получить стоимость билета и 50% стоимости плацкарты (на железнодорожном транспорте этот срок сокращен до 8 часов и до 2 часов);

менее чем за 2 часа до отправления поезда (судна) получить обратно стоимость билета. Стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается.

Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за 24 часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму.

Если пассажир воздушного судна отказывается от полета позднее установленного срока, он имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать 25% от суммы, уплаченной за перевозку воздушным транспортом^{*(199)}.

При возврате проездного документа (билета) на обратный выезд в пункте его приобретения не позднее чем за 24 часа до отправления поезда (судна) пассажиру выплачивается стоимость проезда, при возврате проездного документа (билета) позднее указанного срока, но до отправления поезда (судна) - стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты. При возврате проездного документа (билета) на обратный выезд в пункте обратного отправления действует порядок, установленный выше.

Независимо от сроков возврата проездного документа (билета) до отправления поезда (судна) стоимость проезда выплачивается в случаях отмены поезда (судна), задержки отправления поезда (судна), непредоставления указанного в проездном документе (билете) места и несогласия пассажира воспользоваться другим местом, болезни пассажира. Удержание стоимости проезда при возврате проездного документа (билета) не производится при опоздании пассажира в пункте пересадки на согласованный поезд (судно) по вине транспортной организации.

Пассажир вправе получить обратно стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты за не проследованное пассажиром расстояние при прекращении поездки в пути следования. Возврат причитающейся пассажиру суммы осуществляется в порядке, предусмотренном Правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на различных видах транспорта.

При прекращении поездки в пути следования в связи с перерывом движения по обстоятельствам, не зависящим от транспортной организации, пассажиру возвращается стоимость проезда не проследованного им расстояния. А если такое прекращение произошло по обстоятельствам, зависящим от транспортной организации, пассажиру возвращается стоимость проезда.

Пассажиры при следовании на транспортном средстве обязаны соблюдать определенные правила. В частности, пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, правила пользования транспортными средствами, вокзальными помещениями, бережно относиться к имуществу транспортных

организаций. За нарушение этих положений пассажир может быть привлечен к административной ответственности.

При обнаружении в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, перевозчик имеет право прекратить действие договора перевозки пассажиров и багажа. Отправитель багажа уплачивает при этом штраф в размере десятикратной стоимости платы за перевозку багажа, если в соответствии с законодательством Российской Федерации перевозка таких предметов не влечет за собой административной или уголовной ответственности (ст. 111 УЖТ; ст. 107 ВК).

Документом, оформляющим договор пассажирской перевозки, является проездной билет. Билет удостоверяет заключение договора и внесение пассажиром провозной платы.

В проездном билете перечислены все основные условия договора перевозки пассажира: цена, время отправления, срок годности и т.п. Билеты на всех видах транспорта, кроме воздушного и железнодорожного, выдаются без указания имени пассажира. Однако это обстоятельство не дает права считать билет ценной бумагой на предъявителя, т.е. бумагой, обладание которой дает право требования того, что составляет ее содержание.

Предъявительские ценные бумаги выписываются без указания имени лица, которому они выдаются. Должник не обязан устанавливать, каким образом к предъявителю попала ценная бумага, он обязан исполнить то, что составляет содержание бумаги на предъявителя, по требованию лица, которое эту бумагу предъявляет. Кредитором является тот, кто имеет право на этот документ. Если признать билет ценной бумагой на предъявителя, то получится, что он рассчитан на свободную передачу его другим кредиторам. Однако транспортное предприятие имеет в виду именно данного пассажира и запрещает передачу билета в пути другому лицу под страхом его недействительности*(200). Таким образом, нет оснований для признания проездного билета ценной бумагой на предъявителя.

Одной из важных гарантий прав пассажира является возможность его отказа от поездки, т.е. отказа от исполнения заключенного договора. При заблаговременной сдаче проездных документов перевозчику пассажир получает стоимость билета. Это условие действует на всех видах транспорта. Считая договор расторгнутым по инициативе пассажира, транспортные организации удерживают при этом (в зависимости от момента расторжения договора) с пассажира определенную сумму. Целью удержания является не возмещение потерь, а взыскание заранее объявленной штрафной неустойки за односторонний отказ от исполнения договора.

Утерянные пассажиром проездные документы не возобновляются, и стоимость их не возвращается. Это указание, содержащееся в транспортном законодательстве, императивно. Однако его наличие вызывает большое сомнение, и вот почему.

В данном случае договор перевозки пассажира заключен, условия его сторонами выполняются, но документ, оформляющий факт совершения сделки, утерян. По правилам перевозок пассажиров, действующим на транспорте, считается, что пассажир, утерявший билет, освобождается от уплаты штрафа, если факт утери билета будет доказан, но на дальнейший путь пассажир обязан приобрести новый билет (п. 2.2 Правил Министерства путей сообщения; п. 3.1.1 Правил перевозки на воздушных линиях Российской Федерации), т.е. заключить новый договор перевозки пассажира. Можно ли утверждать, что в этом случае правомерно требование о заключении нового договора? Полагаем, что нет, так как если у пассажира имеется определенное место и он может доказать правомерность своих притязаний, то нельзя не разрешить этому лицу воспользоваться своим правом проезда, учитывая, что договор перевозки был заключен. Даже утрата ценных бумаг на предъявителя не исключает возможности восстановления прав собственника. Восстанавливается право, например, на утраченную сберегательную книжку. Поэтому следует признать, что если пассажиром представлены доказательства заключения договора на проезд на точно определенное место в данном подвижном составе, у перевозчика нет достаточных оснований требовать заключения нового договора перевозки пассажира.

Билет выдается на определенный маршрут и с определенным сроком действия. В поездах дальнего следования, на речных судах при дальности переезда свыше 500 км и на морских судах при дальности переезда более 200 миль пассажиру разрешается сделать одну остановку с предельным сроком на 10 суток, а на железнодорожном транспорте, кроме того, можно один раз изменить маршрут, указанный в билете, но не меняя станцию назначения. При этом плацкарта теряет свою действительность и стоимость ее пассажиру не возвращается. Доплата за "скорость", "купейность" и "мягкость" сохраняет свое действие наравне с билетом. На воздушном транспорте остановки в пути нужно оговаривать при заключении договора.

В отличие от законодательства, регулирующего перевозки грузов, законодательное регулирование перевозок пассажиров менее разработано и более дифференцировано. В то же время пассажирские перевозки и грузовые перевозки имеют определенное сходство. В обоих случаях цель перевозки заключается в доставке.

В соответствии с договором перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в

определенное место, а пассажир обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Это два основных условия заключаемого договора. Вместе с тем следует отметить, что есть еще одно важное условие, которое следовало бы включить в определение понятия договора перевозки пассажира. Это срок доставки пассажира к месту назначения.

Срок доставки пассажира к месту назначения (а также своевременная отправка пассажира) является, по нашему мнению, одним из основных условий договора перевозки пассажира. Если раньше перевозочная техника не была достаточно совершенна и в связи с этим претензии подобного рода к перевозчику были бы неуместны, то сейчас, когда транспорт постоянно пополняется современной перевозочной техникой, сроки доставки пассажиров должны соблюдаться. И это нашло отражение в законодательстве, регулирующем транспортные отношения.

Статья 795 ГК РФ устанавливает, что за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Следует подчеркнуть, что статья подобного содержания включена в Гражданский кодекс РФ впервые.

Устав железнодорожного транспорта в ст. 110 уже конкретизировал положения ст. 795 Гражданского кодекса РФ, установив, что за задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную станцию назначения железная дорога уплачивает пассажиру штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда.

Статья 120 Воздушного кодекса РФ установила, что за просрочку доставки пассажира в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы. На морском транспорте за задержку отправления судна, перевозящего пассажира, или прибытие судна с опозданием перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере до 50% платы за проезд пассажира (ст. 196 КТМ). На речном транспорте за задержку отправления пассажирского судна или прибытие его с опозданием перевозчик уплачивает пассажиру по его размеру 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы (КВБТ).

На автомобильном транспорте (п. 13 ст. 34 УАТ и ГЭТ) за задержку отправления транспортного средства, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении, или прибытие его с опозданием в пункт назначения более чем на час, перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере трех процентов стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда и не позднее чем в течении десяти дней после дня предъявления пассажиром соответствующего требования.

Перевозчики несут ответственность за несвоевременную доставку пассажира, если не докажут, что задержка или опоздание произошли вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Только эти условия могут служить основанием для освобождения перевозчика от ответственности за несвоевременную доставку пассажира. Во всех остальных случаях при просрочке доставки пассажира транспортная организация обязана возмещать ему связанные с этим убытки, которые возникают из-за опоздания пассажира, например, на важные переговоры, у транзитных пассажиров и т.д. Например, в январе 1997 г. авиарейс "Владикавказ - Москва" был задержан на трое суток. Как потом выяснилось, причиной задержки явились не явления стихийного характера и неблагоприятные метеорологические условия, а отсутствие у соответствующих служб аэропорта механизмов для расчистки взлетной полосы. Перед транспортной организацией был поставлен вопрос о возмещении убытков пассажирам.

Транспортное законодательство по-разному отразило в уставах и кодексах вопрос об ответственности перевозчика за нанесение увечья или причинение смерти пассажиру при аварии или крушении транспортного средства. Статья 113 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации, т.е. указанная норма носит отсылочный характер.

Статья 117 Воздушного кодекса предусматривает, что ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами гл. 59 Гражданского кодекса РФ, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика (как это может быть сделано в соответствии со ст. 123 ВК), а также международными договорами Российской Федерации.

Кодекс торгового мореплавания более детально регулирует этот вопрос. Статья 190 КТМ гласит,

что ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тысяч расчетных единиц в отношении перевозки в целом. В случае, если вред возмещается в форме периодических платежей, общая сумма таких платежей не должна превышать указанный предел ответственности перевозчика. Кодекс внутреннего водного транспорта^{*(201)} и Устав автомобильного транспорта и городского электрического транспорта в разделе о перевозках пассажиров этот вопрос не регулируют. Презюмируется, что, если подобная ситуация возникла, она должна регулироваться нормами гражданского законодательства, т.е. ст. 800 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Помимо ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, перевозчики несут ответственность за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке багажа, если не докажут, что утрата, недостача, повреждение багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке багажа, возмещается перевозчиком в случаях:

1) утраты, недостачи или повреждения багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью, - в размере объявленной стоимости;

2) утраты или недостачи багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего багажа либо в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

Стоимость багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнительных обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением багажа, возвращает отправителю багажа провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

При перевозках пассажиров в прямом смешанном сообщении действуют правила для пассажиров, установленные на каждом виде транспорта. При следовании в пункт назначения различными видами транспорта пассажир приобретает единый билет на проезд в прямом смешанном сообщении. Приобретая единый билет, пассажир в пункте отправления полностью оплачивает стоимость проезда двумя видами транспорта (например, железнодорожно-водным). В билете указываются номер поезда, вагона и места, а также наименование теплохода, номер каюты и места, а если предстоит пересадка на самолет или автобус, также соответственно номер рейса и места в самолете или автобусе. Имея единый билет, пассажир в пункте пересадки с одного вида транспорта на другой избавлен от необходимости вторично обращаться в билетные кассы за компостированием билета и получением места. Отношения пассажира с перевозчиками при таких перевозках регулируются специальными актами. Например, на железной дороге действуют Соглашение о перевозках пассажиров в прямом железнодорожно-морском сообщении, Соглашение о перевозках пассажиров в прямом железнодорожно-автомобильном сообщении и т.д.^{*(202)} Такие же соглашения имеются и на других видах транспорта.

Глава VI. Претензии и иски

Предприятия, учреждения, а также граждане вправе в установленном транспортными уставами и кодексами порядке обратиться в суд за защитой своих прав и охраняемых законом интересов. Однако для обращения за защитой своих прав в суд в целях реализации права на принудительное осуществление требований по отношению к нарушителю этих прав предприятие, учреждение, а также граждане должны выполнить определенные действия.

Статья 797 Гражданского кодекса РФ устанавливает, что до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки грузов, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующими транспортными уставами или кодексами. Суть претензионного порядка, действующего при исполнении транспортного обязательства, заключается не только в том, что одна сторона направила другой стороне претензию. Стороны спорного правоотношения обязаны принять все меры для того, чтобы урегулировать возникшие между ними разногласия: сверить расчеты, рассмотреть обоснованность предъявленных требований и т.д.

Претензионный порядок по спорам, возникающим из перевозки грузов, должен быть соблюден независимо от того, кем предъявляется претензия - клиентурой перевозчика или смежными органами транспорта, выступающими в роли отправителя или получателя груза, независимо от вида перевозок и т.д. Транспортные уставы и кодексы детально регламентируют порядок предъявления претензий и исков. В Уставе железнодорожного транспорта порядку предъявления претензий и исков посвящена гл. VIII, в Кодексе торгового мореплавания - гл. XXV, в Кодексе внутреннего водного транспорта - гл. XVIII, в

Воздушном кодексе - ст. 125-128, в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта - гл. 7.

Претензионный порядок считается соблюденным, если:

- 1) претензия заявлена в установленный срок;
- 2) претензия заявлена надлежащим заявителем;
- 3) претензия заявлена к надлежащему перевозчику;
- 4) к претензии приложены документы, подтверждающие право требования клиента.

Транспортные уставы и кодексы устанавливают различные сроки для предъявления претензий. Претензии могут предъявляться в течение шести месяцев, а претензии об уплате штрафов - в течение сорока пяти дней. Это касается железнодорожного и воздушного транспорта ^{*(203)}.

Указанные сроки исчисляются:

а) по претензиям, относящимся к полной утрате груза, - по истечении 30 дней со дня окончания срока его доставки, а при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении - по истечении 4 месяцев со дня приема груза к перевозке. На воздушном транспорте - через 10 дней по истечении срока доставки (ст. 126 ВК);

б) по претензиям, связанным с повреждением или частичной утратой груза, а также с просрочкой его доставки, - со дня выдачи груза;

в) по претензиям, связанным с невыполнением принятой заявки на перевозку груза, - по истечении срока, установленного для уплаты штрафа (на морском транспорте). На железнодорожном транспорте указанный срок исчисляется по истечении пяти дней с момента взыскания штрафа (ст. 139 УЖТ). На воздушном и речном транспорте такие сроки не установлены;

г) во всех остальных случаях - со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензии.

Право на предъявление претензии имеют:

а) в случае утраты груза - грузополучатель (грузоотправитель) при условии представления накладной (коносамента - при морских перевозках), грузовой квитанции (накладной) с отметкой железнодорожной станции (порта, аэропорта) назначения о неприбытии груза (при железнодорожных, речных и воздушных перевозках) либо при условии представления подтвержденного банком или иной кредитной организацией документа об оплате стоимости груза.

Отметку о неприбытии груза станция (порт, аэропорт) назначения обязана сделать на предъявленной правомочным лицом грузовой квитанции. Отказ станции (порта, аэропорта) сделать такую отметку может быть обжалован в установленном порядке. Доказательством уклонения станции (порта, аэропорта) от отметки в грузовой квитанции о неприбытии груза является копия жалобы и документ, подтверждающий подачу жалобы (почтовая квитанция, расписка в приеме жалобы). Эти доказательства должны прилагаться к претензии;

б) в случае недостачи, повреждения (порчи) груза - грузополучатель (грузоотправитель) при условии представления транспортной (грузовой) накладной, а также коммерческого акта или соответствующего документа об обжаловании отказа перевозчика в составлении коммерческого акта;

в) в случае просрочки доставки груза или в случае задержки выдачи груза - грузополучатель (грузоотправитель) при условии представления транспортной (грузовой) накладной (коносамента).

В соответствии со ст. 120 Устава железнодорожного транспорта 2003 г. право на предъявление к перевозчику претензий, связанных с осуществлением перевозок грузов, грузобагажа, предоставляется также страховщику, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю (отправителю), грузополучателю (получателю) в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке. Порядок предъявления претензии страховщиком аналогичен порядку, установленному в отношении предъявления претензии грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем).

Следовательно, страховщик до предъявления иска в арбитражный суд должен предъявить железной дороге претензию в установленном Уставом железнодорожного транспорта порядке (если такая претензия не была ранее предъявлена грузоотправителем или грузополучателем) с приложением договора страхования, доказательств уплаты страхового возмещения и документов, указанных в транспортном уставе. Срок исковой давности при этом должен исчисляться не с момента выплаты страховщиком страхового возмещения, а с момента наступления события, признаваемого основанием для предъявления требования грузоотправителем или грузополучателем (ст. 125 УЖТ). Такой же порядок установлен на автомобильном транспорте (ст. 39 УАТ и ГЭТ).

В случае удовлетворения иска с железной дороги подлежит взысканию сумма в пределах выплаченного страховщиком страхового возмещения, но не более той суммы, которая могла быть взыскана по требованию грузоотправителя или грузополучателя в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта.

Пленум Высшего Арбитражного Суда в Постановлении N 30 от 6 октября 2005 г. в п. 40

разъяснил, что в ст. 120 УЖТ перечислены лица, которые могут предъявлять претензии и иски, связанные с осуществлением перевозок грузов. Иным лицам, не перечисленным в ст. 120 УЖТ, право на предъявление претензий и исков к перевозчику Устав не предоставляет. Следовательно, указанные в Уставе лица не могут уступать свое право на предъявление претензий и исков третьим лицам. Поэтому, если лицо, указанное в ст. 120 Устава, в нарушение законодательства уступило свое право на предъявление претензии и иска, связанного с осуществлением перевозки груза, третьему лицу, то требование, основанное на такой сделке, не может быть удовлетворено. Аналогичный подход должен применяться также к связанным с перевозкой груза требованиям перевозчика, предъявляемым к грузоотправителям или грузополучателям.

На воздушном и морском транспорте право на предъявление претензии к перевозчику кроме лиц, указанных выше, имеет страховщик при предъявлении соответствующих перевозочных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения (ст. 125 ВК, ст. 404 КТМ), причем если в Воздушном кодексе этот порядок не конкретизируется, то в ст. 404 КТМ (п. 1) устанавливается, что передача прав на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином документе.

Претензии предъявляются к транспортному предприятию. По штрафам за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) грузоотправителя претензия всегда предъявляется к транспортному предприятию пункта отправления. Когда перевозки как прямые выполняются несколькими транспортными предприятиями одного вида транспорта, претензии направляются на железнодорожном, речном и воздушном транспорте - транспортному предприятию пункта назначения, а на автомобильном транспорте при утрате груза - предприятию, принявшему и во всех остальных случаях выдавшему груз.

На морском транспорте претензия предъявляется к транспортной организации, которая осуществляла перевозку, а если перевозка не была совершена - к транспортной организации, которая в соответствии с поданной заявкой (заказом) или договором должна была осуществить перевозку (ст. 403 КТМ).

В отношении по смешанной перевозке, выполняемой предприятиями нескольких видов транспорта, претензия предъявляется к предприятию конечного пункта назначения груза.

Безусловно, существенным обстоятельством при предъявлении претензии к транспортным организациям являются документы, подтверждающие право требования клиента. Все транспортные уставы и кодексы (за исключением УЖТ и КВБТ) устанавливают порядок, в соответствии с которым перевозочные документы при предъявлении претензии представляются в подлиннике. Только в ст. 120 УЖТ и ст. 161 КВБТ установлено, что к претензии должны быть приложены подтверждающие предъявленные заявителем требования - подлинные документы или надлежаще заверенные копии документов.

Для рассмотрения транспортным предприятием предъявленной к нему претензии установлен специальный срок. Статья 797 Гражданского кодекса РФ предусматривает, что иски к перевозчику могут быть предъявлены грузоотправителем либо грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в 30-дневный срок, т.е. перевозчику для ответа на заявленную претензию установлен месячный срок. Уведомление об удовлетворении или отклонении претензии подписывается руководителем транспортного предприятия. Если претензия отклонена или удовлетворена частично, транспортное предприятие обязано возвратить заявителю претензии приложенные к претензии документы. При удовлетворении претензии полностью документы, представленные заявителем претензии, не возвращаются.

При рассмотрении претензии может быть установлено, что груз переадресован либо выдан другому грузополучателю по заявлению грузоотправителя или первоначального грузополучателя. В подобных случаях претензия возвращается заявителю с указанием где, когда и кому выдан груз, а также с указанием наименования грузополучателя, которому выдан груз, для непосредственного расчета заявителя с фактическим грузополучателем. Несоблюдение претензионного порядка разрешения спора, вытекающего из перевозки груза, лишает организацию возможности взыскания с перевозчика ущерба, штрафа. Арбитражные суды в соответствии с п. 2 ст. 148 Арбитражного процессуального кодекса РФ оставляют такие иски без рассмотрения, если истцом не соблюден претензионный порядок урегулирования спора с транспортной организацией (претензия вообще не предъявлялась). Вместе с тем Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в Постановлении от 6 октября 2005 г. N 30 (п. 42) указал, что предъявление грузоотправителем или грузополучателем претензии к предприятию железнодорожного транспорта за пределами сроков, предусмотренных в ст. 123 Устава железнодорожного транспорта 2003 г., при условии соблюдения установленного данным Уставом порядка предъявления претензий не является основанием к возвращению искового заявления.

Однако если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных ст. 123 Устава железнодорожного транспорта сроков на предъявление претензии к железной дороге, то арбитражный суд в соответствии с п. 1 ст. 111

Арбитражного процессуального кодекса РФ вправе отнести на истца судебные расходы независимо от исхода дела.

При предъявлении претензии перевозчику, устанавливающему сроки для ее предъявления, нередки случаи, когда заявленная с нарушением установленного порядка претензия возвращается заявителю перевозчиком без рассмотрения, а заявитель претензии повторно в пределах срока исковой давности предъявляет претензию в установленном порядке.

В пункте 46 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30 указывается, что истечение сроков, установленных ст. 123 УЖТ, не является препятствием к принятию искового заявления к производству арбитражным судом и рассмотрению спора по существу.

И хотя данные разъяснения Пленума касаются только железнодорожных перевозок, полагаем, что они могут быть распространены и на другие перевозки грузов (например, на воздушном транспорте), осуществляемые другими видами транспорта, учитывая однотипность возникающих отношений.

Исковая давность - это срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено (ст. 195 ГК РФ). С истечением срока исковой давности погашается возможность осуществления нарушенного права в принудительном порядке. Однако право на обращение в суд сохраняется. Статья 199 Гражданского кодекса РФ устанавливает, что требование о защите нарушенного права принимается к рассмотрению судом независимо от истечения срока исковой давности. В соответствии со ст. 797 Гражданского кодекса РФ срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами. Этот срок является единым для всех видов транспорта. Исчисление срока исковой давности на всех видах транспорта начинается в основном со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии. Таким образом, исчисление начального момента течения срока исковой давности совпадает с начальным моментом исчисления претензионного срока. К исковой давности, связанной с перевозкой грузов, как и к другим срокам давности, применяются общие правила о давности, установленные Гражданским кодексом Российской Федерации (гл. 12).

Глава VII. Другие виды договоров на транспорте

§ 1. Договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования

Железнодорожным подъездным путям необщего пользования в Уставе железнодорожного транспорта посвящена гл. IV.

В соответствии со ст. 2 УЖТ железнодорожные пути необщего пользования - это железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

Железнодорожные подъездные пути необщего пользования, их сооружения и устройства должны обеспечивать ритмичную погрузку и выгрузку грузов, маневровую работу в соответствии с объемом перевозок, а также рациональное использование железнодорожного подвижного состава, его сохранность.

Конструкция и состояние сооружений и устройств, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, должны соответствовать строительным нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, предназначенных для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

В соответствии с п. 4 ст. 16 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" открытие для постоянной эксплуатации нового железнодорожного пути необщего пользования и подача на такой железнодорожный путь железнодорожного подвижного состава осуществляется после принятия такого железнодорожного пути в эксплуатацию созданной в установленном порядке комиссией, в состав которой входят представитель федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, владелец железнодорожного пути необщего пользования и владелец инфраструктуры, к которой примыкает такой железнодорожный путь. Порядок обслуживания железнодорожного пути необщего пользования устанавливается его владельцем по согласованию с перевозчиками, осуществляющими перевозки по такому железнодорожному пути.

Формы договора (по эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов) определяются в зависимости от принадлежности железнодорожного пути необщего пользования и локомотива, обслуживающего данный железнодорожный путь.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования заключаются:

между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования;

между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом перевозчика;

между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика. В этом случае договор может быть заключен только при согласии основного владельца железнодорожного пути необщего пользования на пропуск вагонов для перевозок контрагента по своей территории. Данное согласие удостоверяется подписью и печатью указанного владельца железнодорожного пути необщего пользования в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Договоры на подачу и уборку вагонов заключаются:

между перевозчиком и пользователем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании его локомотивом перевозчика;

между перевозчиком и пользователем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом пользователя;

между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика.

Отношения между контрагентом и владельцем, пользователем железнодорожного пути необщего пользования, которые осуществляют его обслуживание своим локомотивом, регулируются отдельным договором между ними (п. 2.2 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования).

Указанные договоры являются самостоятельными видами договоров, заключенных на железнодорожном транспорте, и не являются разновидностью договоров об организации перевозок грузов, как это утверждает В.В. Витрянский*(204).

Статья 798 ГК РФ устанавливает, что перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок, т.е. стороны при обоюдном согласии могут заключать подобный договор. Это обстоятельство нашло свое подтверждение в п. 1 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда N 30, который устанавливает, что, "поскольку заключение договора об организации перевозок не является обязательным, при отказе одной из сторон заключить такой договор другая сторона не вправе требовать его заключения в судебном порядке". И далее, в п. 2 Постановления особо подчеркивается, что заключение договоров на подачу и уборку вагонов и на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей обязательно как для перевозчика, который является владельцем инфраструктуры, так и для владельца подъездного пути, грузоотправителя, грузополучателя, что нехарактерно для сторон долгосрочного договора. При неосновательном уклонении одной из сторон от заключения этих договоров вторая сторона вправе в соответствии с п. 4 ст. 445 ГК РФ обратиться в арбитражный суд с заявлением об обязании заключить договор. Суд принимает заявление к рассмотрению на общих основаниях.

Все сказанное позволяет сделать вывод о том, что: во-первых, эти договоры не могут рассматриваться как разновидность договоров об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК РФ); во-вторых, эти договоры являются самостоятельными видами договоров, заключаемых на железнодорожном транспорте.

Сторонами в этих договорах являются владельцы путей необщего пользования и перевозчик (железная дорога), а также грузоотправители и грузополучатели (в тех случаях, когда железнодорожный подъездной путь принадлежит перевозчику). Договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования и договор на подачу и уборку вагонов являются договорами возмездными.

Возмездность этих договоров заключается в том, что подача и уборка вагонов осуществляется за плату, при этом стороны, заключая эти договоры, имеют права и обязанности, соблюдение которых обязательно (взаимность).

Указанные договоры являются консенсуальными, так как они признаются заключенными в момент достижения соглашения между перевозчиком и владельцами подъездных путей необщего пользования, а действия по подаче и уборке вагонов, расчеты между сторонами совершаются во исполнение уже возникшего обязательства.

На каждый железнодорожный подъездной путь необщего пользования его владельцем совместно с перевозчиком после окончания строительства и приема такого пути в эксплуатацию составляется Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути необщего пользования. Инструкция подписывается перевозчиком или владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования. В данной Инструкции

указывается весовая норма и длина составов (поездов), допускаемых к обращению на железнодорожном подъездном пути необщего пользования, максимально допустимая скорость движения, тип локомотива, порядок маневровых передвижений, положение стрелочных переводов, наличие и расположение сигналов, нормы закрепления вагонов и другие условия, связанные с обеспечением безопасности движения поездов.

Указанная Инструкция пересматривается при изменении технического оснащения железнодорожного подъездного пути необщего пользования и технологии его работы.

Каждый железнодорожный подъездной путь необщего пользования должен иметь технический паспорт, план и продольный профиль, чертежи искусственных сооружений. В техническом паспорте указываются технические характеристики рельсов, шпал, балласта, земляного полотна, искусственных сооружений, весовых приборов, обустройств и механизмов, предназначенных для погрузки, выгрузки, очистки, промывки вагонов, маневровых устройств, лебедок, промышленных станций, горок, полугорок, вытяжных путей, устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, используемых при поездной и маневровой работе, и других обустройств и механизмов. Эта документация предъявляется комиссии по приему железнодорожного пути необщего пользования в эксплуатацию. После ввода в эксплуатацию новых объектов или их закрытия владелец железнодорожного подъездного пути необщего пользования вносит в технический паспорт соответствующие изменения и один экземпляр технического паспорта передает владельцу инфраструктуры, сообщая ему обо всех внесенных в паспорт изменениях с приложением соответствующих документов. Владелец инфраструктуры вносит изменения в техническо-распорядительный акт (ТРА) станции примыкания, составляет приложение к нему - ведомость железнодорожного подъездного пути необщего пользования.

Владелец инфраструктуры и перевозчик с согласия владельца или пользователя железнодорожного подъездного пути необщего пользования могут в соответствии с договором за плату использовать, в том числе для проведения маневровых работ и временного размещения вагонов, принадлежащий ему или используемый им железнодорожный подъездной путь необщего пользования (ст. 63 УЖТ).

В соответствии с заключенными договорами (на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, подачу и уборку вагонов) владельцы инфраструктуры и перевозчики осуществляют:

перевозку грузов, а также перемещение железнодорожных вагонов от приемо-сдаточных путей станций железных дорог до погрузочно-разгрузочных фронтов;

механизированную погрузку и выгрузку грузов, перевозимых в железнодорожном подвижном составе, а также в контейнерах;

складские работы (перемещение грузов с фронта выгрузки на склад и со склада на фронт погрузки, перемещение грузов внутри склада).

Объем и перечень выполняемых работ и услуг, оказываемых владельцами инфраструктуры и перевозчиками, в которых нуждается владелец подъездного пути, определяются договорами.

При обслуживании железнодорожного подъездного пути необщего пользования локомотивом владельца подъездного пути необщего пользования вагоны подаются локомотивом перевозчика (владельца инфраструктуры) только на выставочные пути данного подъездного пути необщего пользования. Дальнейшее их продвижение и расстановка по фронтам погрузки и выгрузки осуществляются локомотивом владельца подъездного пути. Технология работы железнодорожного подъездного пути необщего пользования (подача и уборка вагонов и т.д.) определяется не его принадлежностью к организации или физическому лицу, а принадлежностью локомотива, с помощью которого производится подача и уборка вагонов и иная маневровая работа на железнодорожном подъездном пути необщего пользования.

Подача, уборка вагонов и маневровая работа для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площади на железнодорожных подъездных путях необщего пользования, принадлежащих железной дороге, регулируются договорами, связанными с подачей и уборкой вагонов (ст. 56 УЖТ). За работу локомотива, принадлежащего владельцу инфраструктуры, по подаче и уборке вагонов взимается сбор в размере, указанном в тарифном руководстве. Расстояние, за которое взыскивается плата (сбор) за подачу и уборку вагонов, указывается в договоре, связанном с подачей и уборкой вагонов.

Заключение договоров, связанных с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути необщего пользования либо с подачей и уборкой вагонов, является обязательным как для владельца инфраструктуры, перевозчика, так и для владельца подъездного пути, грузоотправителя, грузополучателя. Поэтому при неосновательном уклонении одной из сторон от заключения этих договоров другая сторона вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением об обязании заключить договор. Арбитражному суду подведомственны также и заявления о рассмотрении разногласий по таким договорам без представления письменного соглашения сторон о передаче разногласий на разрешение арбитражного суда, если начальник дороги и владелец подъездного пути не пришли к соглашению по

имеющимся между ними разногласиям (Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30, п. 2).

Договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей необщего пользования, и договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов, разрабатываются с учетом технологии работы железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный подъездной путь, и технологии работы железнодорожного подъездного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях с учетом единых технологических процессов (ст. 58 УЖТ).

Необходимость разработки единого технологического процесса работы железнодорожного подъездного пути необщего пользования и станции примыкания определяется владельцем инфраструктуры и перевозчиком и владельцем железнодорожного подъездного пути необщего пользования. При разработке такого единого технологического процесса могут быть использованы методические рекомендации по разработке единых технологических процессов работы железнодорожных подъездных путей и железнодорожных станций примыкания, утверждаемые МПС России.

При наличии у одного владельца или пользователя нескольких железнодорожных подъездных путей необщего пользования с отдельными примыканиями к станции (нескольким станциям) договор об эксплуатации железнодорожного подъездного пути необщего пользования или договор о подаче и уборке вагонов заключается, как правило, отдельно на каждый железнодорожный подъездной путь необщего пользования примыкания. По согласованию с владельцем инфраструктуры и владельцем или пользователем железнодорожного подъездного пути необщего пользования может заключаться один договор.

В соответствии со ст. 58 Устава железнодорожного транспорта договорами об эксплуатации железнодорожных подъездных путей необщего пользования и договорами о подаче и уборке вагонов устанавливаются порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов.

При расчете технологических сроков оборота вагонов могут быть использованы методические рекомендации по определению технологического времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций с грузовыми вагонами, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти в области транспорта России.

В настоящее время действуют Методические рекомендации по определению технологического времени на выполнение погрузочно-разгрузочных операций с грузовыми вагонами, утв. указанием МПС России от 5 марта 2001 г. N 313у.

Технологическое время на выполнение погрузочно-разгрузочных операций в местах необщего пользования - это время, затрачиваемое на погрузку и выгрузку грузов механизированным или немеханизированным способами с учетом затрат времени на подготовительные, вспомогательные и заключительные операции.

Технологическое время используется при:

разработке технологического процесса работы грузовой станции;

разработке единого технологического процесса работы железнодорожного подъездного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания;

расчете оборота вагонов;

расчете интервала времени, через который осуществляется подача и уборка вагонов на/с железнодорожный подъездной путь необщего пользования;

определении перерабатывающей способности железнодорожного подъездного пути, которое учитывается при приеме заявок грузоотправителей по перевозке грузов в части соответствия размеров погрузки выгрузочным возможностям грузополучателей.

До заключения договора об эксплуатации железнодорожного подъездного пути необщего пользования или договора о подаче и уборке вагонов владелец железнодорожного подъездного пути представляет владельцу инфраструктуры, перевозчику документы, подтверждающие права на железнодорожный подъездной путь, а владелец инфраструктуры назначает уполномоченного представителя для разработки указанных договоров.

Договоры об эксплуатации железнодорожного подъездного пути необщего пользования и договоры о подаче и уборке вагонов заключаются с учетом данных технического паспорта железнодорожного подъездного пути необщего пользования, плана железнодорожного подъездного пути необщего пользования, его продольного профиля и чертежей искусственных сооружений.

Перед заключением договора об эксплуатации железнодорожного подъездного пути необщего пользования или договора о подаче и уборке вагонов и определения его условий владелец инфраструктуры, перевозчик совместно с владельцем или пользователем железнодорожного подъездного пути производит обследование железнодорожного подъездного пути и его технической оснащенности. Результаты обследования оформляются актом обследования железнодорожного подъездного пути необщего пользования.

Акт обследования железнодорожного подъездного пути необщего пользования подписывается сторонами, участвующими в его составлении. При необходимости к обследованию железнодорожного подъездного пути необщего пользования привлекаются ревизор по безопасности движения, дорожный мастер дистанции пути и другие причастные работники владельца инфраструктуры, перевозчика. Обследование железнодорожного подъездного пути необщего пользования возглавляют перевозчик и уполномоченный представитель владельца или пользователя железнодорожного подъездного пути необщего пользования.

Владелец инфраструктуры, перевозчик, владелец или пользователь железнодорожного подъездного пути необщего пользования, участвующий в обследовании, подписывают акт обследования железнодорожного подъездного пути необщего пользования, а в случае несогласия с данными, внесенными в акт, подписывают его и письменно излагают в нем либо на отдельном листе, прилагаемом к акту обследования железнодорожного подъездного пути необщего пользования, свое мотивированное мнение.

Акт обследования железнодорожного подъездного пути необщего пользования составляется в необходимом количестве экземпляров, по одному экземпляру для каждой из сторон, участвующих в обследовании.

По просьбе перевозчика к предназначенным для него экземплярам акта обследования железнодорожного подъездного пути необщего пользования владельцем или пользователем железнодорожного подъездного пути необщего пользования прилагается план железнодорожного подъездного пути с нанесенными на нем местами погрузки и выгрузки и с указанием специализации железнодорожных путей и складских площадей.

Заключение договоров. Договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожных путей, и договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов, заключаются сроком не более чем на пять лет (ст. 67 УЖТ). Заключение таких договоров осуществляется в следующем порядке:

а) проекты договоров об эксплуатации железнодорожного подъездного пути необщего пользования или договора о подаче и уборке вагонов разрабатываются и подписываются уполномоченным представителем перевозчика.

Перечень уполномоченных представителей перевозчика, в функциональные обязанности которого входит подготовка и заключение договоров на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов, а также проведение обследования железнодорожного пути необщего пользования, устанавливает перевозчик.

Два экземпляра подписанного проекта договора перевозчик направляет на подпись владельцу или пользователю железнодорожного подъездного пути необщего пользования, который подписывает проект полученного договора и возвращает его перевозчику в месячный срок. Указанный срок исчисляется: при пересылке проекта договора с нарочным - с даты расписки адресата в получении договора с указанием должности и фамилии принявшего его лица; при пересылке по почте с уведомлением - с даты получения адресатом проекта договора, указанной в уведомлении. Если при подписании проекта договора у владельца или пользователя железнодорожного подъездного пути необщего пользования возникнут возражения по его условиям, то наряду с подписанием проекта договора он составляет протокол разногласий и два его экземпляра вместе с подписанным проектом договора направляет перевозчику. Наличие разногласий оговаривается в проекте договора;

б) перевозчик в течение месяца с даты получения протокола разногласий обязан рассмотреть его. О дате рассмотрения разногласий перевозчик должен заблаговременно известить владельца или пользователя железнодорожного подъездного пути необщего пользования.

В соответствии со ст. 64 Устава железнодорожного транспорта разногласия по договору об эксплуатации железнодорожного подъездного пути необщего пользования и по договору о подаче и уборке вагонов рассматриваются и разрешаются сторонами таких договоров.

При недостижении договоренности разногласия рассматриваются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации (в арбитражном суде). Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в Постановлении N 30 специально отметил (п. 2), что сроки, в течение которых оставшиеся неурегулированными разногласия по упомянутым договорам могут быть переданы на рассмотрение арбитражного суда, Уставом железнодорожного транспорта не предусмотрены.

При этом следует иметь в виду, что арбитражный суд возвращает без рассмотрения заявление о рассмотрении разногласий, если истцом не будут представлены доказательства соблюдения доарбитражного порядка разрешения разногласий непосредственно между сторонами, подписавшими договор. По вопросам обеспечения безопасности движения и сохранности железнодорожного подвижного состава решения принимает владелец инфраструктуры.

При непредставлении перевозчиком за один месяц до окончания срока действия договора проекта нового договора владелец или пользователь железнодорожного подъездного пути необщего пользования имеет право направить перевозчику свой проект договора. Порядок и сроки рассмотрения

данного проекта договора аналогичны порядку и срокам, установленным при направлении проекта договора перевозчиком.

При невозврате одной из сторон подписанного проекта договора в месячный срок заключение договора в обязательном порядке осуществляется лишь в том случае, если организации имеют железнодорожные подъездные пути необщего пользования или грузоотправители и грузополучатели имеют склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных подъездных путях, принадлежащих железной дороге. Во всех остальных случаях действуют положения гл. 28 ГК РФ.

Статья 64 Устава железнодорожного транспорта допускает, что договорами, связанными с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей необщего пользования, и договорами, связанными с подачей и уборкой вагонов, может быть предусмотрен порядок изменений условий таких договоров до истечения срока их действия в случаях изменений технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или железнодорожных подъездных путей необщего пользования.

До разрешения спорных вопросов в суде действуют условия прежнего договора, связанного с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей необщего пользования, либо договора, связанного с подачей и уборкой вагонов.

Следует иметь в виду, что отношения по эксплуатации железнодорожных подъездных путей между владельцами подъездных путей необщего пользования и организациями железнодорожного транспорта помимо Устава железнодорожного транспорта (гл. IV) и договоров регулируются и другими нормативными актами. К их числу относятся Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных подъездных путей необщего пользования и Инструктивные указания Государственного арбитража СССР от 31 мая 1976 г. N И-1-14 "О практике разрешения споров, возникающих при заключении и исполнении договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и на подачу и уборку вагонов" ^{*(205)}. Эти Указания применяются в части, не противоречащей действующему законодательству Российской Федерации.

Устав железнодорожного транспорта устанавливает порядок регулирования взаимоотношений между контрагентом (грузоотправителем или грузополучателем, которые в пределах железнодорожного подъездного пути необщего пользования, принадлежащего другому грузоотправителю или грузополучателю, имеют свои склады либо примыкающие к указанному железнодорожному пути свои железнодорожные подъездные пути необщего пользования) и владельцем железнодорожного подъездного пути необщего пользования, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования (ст. 60 УЖТ). Эти отношения регулируются заключенным между ними договором, в котором, если подъездные пути обслуживаются локомотивом владельца подъездного пути, определяются порядок обслуживания контрагента этим локомотивом, участие контрагента в ремонте и содержании подъездных путей, расчеты по платежам, связанным с их амортизацией, и т.п. Перевозчики в таких договорах в качестве стороны не участвуют.

Заключение договоров, связанных с обслуживанием контрагентов, имеющих на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца свои склады и погрузочно-разгрузочные площадки либо свои железнодорожные подъездные пути необщего пользования, примыкающие к железнодорожным подъездным путям ветвевладельца, является обязанностью как этих сторон, так и перевозчика, если организация железнодорожного транспорта обслуживает подъездной путь ветвевладельца своим локомотивом (ст. 60 УЖТ, п. 3 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда N 30).

Контрагент освобождается от обязанности заключить такой договор, если представит доказательства, что он не осуществляет и не будет осуществлять работы, связанные с погрузкой и выгрузкой грузов в свои склады и на подъездных путях и перевозкой их по железной дороге.

В тех случаях, когда контрагент обслуживается, как и владелец железнодорожного подъездного пути необщего пользования, локомотивом перевозчика, между ним и перевозчиком заключается договор по подаче и уборке вагонов. При этом заключение такого договора возможно лишь с согласия владельца железнодорожного подъездного пути необщего пользования на пропуск вагонов контрагента по своим путям. Указанные отношения между владельцем подъездного пути и контрагентом регулируются договором, в котором определяется порядок пропуска владельцем подъездного пути необщего пользования вагонов контрагента и расчетов за использование подъездного пути (ст. 60 УЖТ).

Условия договора. Безусловно, одним из основных условий договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования и подачу и уборку вагонов являются условия, связанные с порядком подачи вагонов, контейнеров, иных транспортных средств под погрузку и выгрузку и их уборки с подъездных путей, а также время их нахождения на подъездных путях.

При обслуживании железнодорожного подъездного пути необщего пользования локомотивом владельца вагоны, контейнеры подаются локомотивом, принадлежащим перевозчику на установленные в соответствии с заключенным договором выставочные железнодорожные пути. Дальнейшая расстановка транспортных средств осуществляется локомотивом владельца подъездного пути.

В тех случаях, когда железнодорожные подъездные пути необщего пользования обслуживаются локомотивом, принадлежащим перевозчику, транспортные средства (вагоны, контейнеры) подаются и убираются перевозчиком на железнодорожный подъездной путь необщего пользования к местам их погрузки и выгрузки.

Местом погрузки, выгрузки называется часть железнодорожных подъездных путей необщего пользования, примыкающая к крытым и открытым складам и предназначенная для погрузки и выгрузки грузов.

Максимальное количество подаваемых вагонов на места погрузки, выгрузки определяется по полезной длине складского, погрузочно-разгрузочного железнодорожного подъездного пути, которое должно быть обязательно отражено в заключенных договорах.

При сдаче вагонов на выставочных железнодорожных путях максимальное количество подаваемых вагонов определяется по полезной длине выставочного железнодорожного пути.

Передача вагонов на железнодорожный подъездной путь необщего пользования удостоверяется подписями работников сдающей и принимающей сторон в памятке приемосдатчика и в ведомости подачи и уборки вагонов. Следует иметь в виду, что эти два документа имеют весьма важное значение при определении времени нахождения транспортных средств на подъездных путях ветвевладельца либо у складских помещений грузополучателя. На основании этих документов фактически определяется время, в течение которого транспортные средства находились у ветвевладельца или грузополучателя, была ли задержка при их погрузке или выгрузке. Подача и уборка вагонов на железнодорожный подъездной путь необщего пользования и возврат вагонов с железнодорожного подъездного пути необщего пользования производятся по уведомлению, расписанию или через установленные интервалы времени.

Расчет интервала времени, через который осуществляется подача и уборка вагонов, зависит от технологии основного производства, технической оснащенности и технологии работы железнодорожного подъездного пути необщего пользования и станции примыкания.

Основными факторами, определяющими величину интервала времени, могут быть: время, необходимое на выполнение приемосдаточных операций, на подачу и уборку вагонов на железнодорожный подъездной путь необщего пользования, на операции по погрузке, выгрузке и перестановке вагонов. Причем эти условия должны быть обязательно отражены в договорах.

О времени подачи вагонов перевозчик уведомляет владельца или пользователя железнодорожного подъездного пути необщего пользования не позднее чем за 2 часа до подачи вагонов. Передача уведомлений о времени подачи вагонов производится круглосуточно по телефону с записью в книгу уведомлений. Это обстоятельство, безусловно, должно учитываться владельцами подъездных путей, так как их условия в договорах о том, что они и их склады работают до 18-00, являются несостоятельными.

Владелец или пользователь железнодорожного подъездного пути необщего пользования обязан назначить своих представителей, ответственных за прием уведомлений, и письменно сообщить начальнику станции их фамилии и номера телефонов.

Порядок и сроки передачи уведомлений о времени подачи вагонов утверждаются перевозчиком. Для записи уведомлений на станции ведется книга уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку.

При уборке вагонов по уведомлению срок уборки исчисляется с момента передачи уведомления.

При уборке вагонов по расписанию или через установленные интервалы сроком уборки считается время, предусмотренное расписанием или интервалом.

Время нахождения вагонов под погрузкой, выгрузкой в случае обслуживания железнодорожного подъездного пути необщего пользования локомотивом, принадлежащим перевозчику, исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки или выгрузки грузов до момента получения станцией от грузоотправителей, грузополучателей уведомления о готовности вагонов к уборке.

Время нахождения вагонов на железнодорожных подъездных путях необщего пользования, обслуживаемых локомотивом владельца этих путей, исчисляется с момента передачи владельцу железнодорожных подъездных путей необщего пользования вагонов на железнодорожных выставочных путях до момента их возвращения на железнодорожные выставочные пути.

Учет времени нахождения вагонов на железнодорожном подъездном пути необщего пользования осуществляется по ведомостям подачи и уборки вагонов на основании памяток приемосдатчика. Порядок заполнения ведомостей подачи и уборки вагонов и памяток приемосдатчика устанавливается соответствующей инструкцией по ведению станционной коммерческой отчетности.

Любая задержка вагонов на станции в ожидании подачи их на железнодорожный подъездной путь необщего пользования под выгрузку, перегрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца или пользователя железнодорожного подъездного пути необщего пользования, а также задержка подачи вагонов в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов по причинам,

зависящим от грузоотправителя, владельца или пользователя железнодорожного подъездного пути необщего пользования, оформляются актом общей формы с включением в него номеров задержанных вагонов.

Фактом задержки является невозможность подачи перевозчиком вагонов в срок, установленный договором.

Задержка вагонов на железнодорожном подъездном пути необщего пользования вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, и иных обстоятельств, при которых запрещено проводить операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварий, которые произошли у грузоотправителя, грузополучателя, владельца или пользователя железнодорожного подъездного пути необщего пользования и в результате которых прекращено осуществление их основной производственной деятельности, оформляется актом общей формы.

К акту общей формы должно быть приложено заключение компетентных органов о причине и квалификации обстоятельства, в результате которого нельзя было производить операции по погрузке, выгрузке на железнодорожном подъездном пути необщего пользования.

§ 2. Договор транспортной экспедиции

Юридические лица и граждане вступают с организациями железнодорожного, морского, речного, воздушного, автомобильного транспорта в многочисленные отношения, связанные с перевозкой грузов. Все эти отношения оформляются договорами перевозки, которые способствуют движению сданных к перевозке грузов от пункта отправления до пункта назначения. При перевозке грузов кроме собственно транспортировки необходимо выполнить целый ряд вспомогательных операций, связанных с отправкой и получением груза: доставить груз в пункт отправления, сдать его органам транспорта и оформить эту сдачу перевозочными документами, а при прибытии груза в пункт назначения он должен быть принят от органов транспорта и доставлен к месту нахождения получателя груза. Как правило, когда такие перевозки представляют собой небольшой объем хозяйственной деятельности предприятий, эти операции выполняют сами отправители и получатели грузов. Однако в тех случаях, когда объем таких перевозок значителен, осуществление операций, связанных с доставкой грузов в пункты отправления и совершение других действий, поручается специальным организациям, которые по договорам с грузоотправителями, грузополучателями принимают на себя выполнение всех или части этих операций. Такие организации существуют и именуются экспедиционными, а заключаемые ими договоры именуются договорами экспедиции.

В договоре экспедиции участвуют экспедитор и клиент. Основная функция экспедитора заключается в том, что он обязуется за определенное вознаграждение выполнить операции, связанные со сдачей груза органам транспорта в целях его отправки и принятием груза от органов транспорта по его прибытии в пункт назначения.

Основные функции клиента заключаются в предоставлении груза, принятии его от экспедитора после его прибытия и уплате экспедитору соответствующего вознаграждения за оказанные услуги.

Таким образом, по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя, грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза (ст. 801 ГК РФ).

Из приведенного определения договора транспортной экспедиции можно сделать вывод, что это договор консенсуальный, взаимный и возмездный. Его консенсуальный характер заключается в том, что он признается заключенным в момент достижения соглашения между экспедитором и клиентом, а действия по сдаче и отправке, получению и принятию груза, а также расчеты между сторонами совершаются во исполнение уже возникшего обязательства^{*(206)}. Взаимность этого договора обусловлена возложением прав и обязанностей на каждую из сторон договора: экспедитор за вознаграждение обязуется выполнить или организовать выполнение определенных договором условий, а клиент имеет право на такое обслуживание за счет оплаты услуг экспедитора. Возмездность договора экспедиции очевидна, так как из определения договора усматривается, что экспедитор принимает на себя выполнение определенных операций за соответствующее вознаграждение. Особенность отношений, возникающих у сторон при заключении договора транспортной экспедиции, заключается в том, что экспедитор может не иметь лицензию на право осуществления этой деятельности.

Таким образом, экспедитором может быть любое юридическое либо физическое лицо, получившее статус предпринимателя.

Экспедиционные услуги подлежат обязательной сертификации. Объектами сертификации являются процессы предоставления услуг, оказываемых до приема и после выдачи груза, в пути

следования при перевозке грузов на различных видах транспорта. Сертификации подлежат транспортно-экспедиторские услуги, к которым предъявляются требования обеспечения безопасности на транспорте, сохранности перевозимых грузов, охраны окружающей среды. Сопутствующие услуги, предоставляемые грузоотправителям, могут подвергаться добровольной сертификации.

Отказ экспедитора от обязательной сертификации экспедиционных услуг, отрицательный результат сертификационных услуг влекут за собой приостановление или прекращение транспортно-экспедиционной деятельности.

Правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности опирается на гл. 41 Гражданского кодекса Российской Федерации, в которой впервые на уровне закона установлена система правовых норм, регулирующих отношения, связанные с договором транспортной экспедиции. Нормы, содержащиеся в гл. 41, носят общий характер, поэтому в соответствии с п. 3 ст. 803 Гражданского кодекса РФ в настоящее время уже разработан и принят специальный Закон о транспортно-экспедиционной деятельности. Указанный Закон вступил в силу с 3 июля 2003 г.^{*(207)} В статье 1 этого Закона установлено, что условия договора транспортной экспедиции, не предусмотренные законом, другими федеральными законами или иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, принятыми в соответствии с Гражданским кодексом РФ, определяются сторонами договора транспортной экспедиции.

Особенностью данного Федерального закона является то обстоятельство, что перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции), порядок оказания экспедиционных услуг и требования к качеству экспедиционных услуг определяются Правилами транспортно-экспедиционной деятельности, которые утверждаются Правительством Российской Федерации. Указанная оговорка в ст. 2 Федерального закона, безусловно, снижает эффективность принятого акта, так как порядок заключения договора транспортно-экспедиционной деятельности должен быть предусмотрен в самом федеральном законе, а не в подзаконном акте.

В сентябре 2006 г. было наконец принято постановление Правительства Российской Федерации N 554 "Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности"^{*(208)}, в котором были определены экспедиторские документы. В соответствии с постановлением (п. 5) экспедиторскими документами являются:

поручение экспедитору (определяет перечень и условия оказания экспедитором клиенту транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции);

экспедиторская расписка (подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя);

складская расписка (подтверждает факт получения экспедитором у клиента груза на складское хранение).

В зависимости от характера транспортно-экспедиционных услуг, в том числе при перевозках грузов в международном сообщении, сторонами договора транспортной экспедиции может быть определена возможность использования экспедиторских документов, не указанных в п. 5 настоящих Правил. Экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции и обязательно составляются в письменной форме. Порядок оформления и формы экспедиторских документов утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Специальная глава Федерального закона посвящена правам и обязанностям экспедитора и клиента.

В соответствии со ст. 3 этого Закона экспедитор вправе отступить от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос.

В случае, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбрать или изменить вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта, исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедлительно уведомить клиента в порядке, определенном договором, о произведенных изменениях.

В Законе весьма подробно регламентируются обязанности экспедитора, обязанности клиента при заключении договора. Заключительный раздел Закона посвящен ответственности экспедитора и клиента, претензиям и искам.

Субъектами договора транспортной экспедиции являются клиент и экспедитор. Клиентами договора транспортной экспедиции могут быть как граждане, так и юридические лица, заинтересованные в получении экспедиционных услуг. При этом необходимо, чтобы клиент был отправителем или получателем груза при взаимоотношениях с транспортными организациями.

В.В. Витрянский обоснованно полагает^{*(209)}, что неубедительные доводы тех авторов, которые

считают, что следует расширить круг субъектов договора транспортной экспедиции за счет отказа от обязательности такого признака, как их роль грузоотправителя (грузополучателя) в отношениях с транспортными организациями. При этом В.В. Витрянский имеет в виду суждения, высказанные В.Т. Смирновым и Д.А. Медведевым^{*(210)}, о том, что клиентами по договору транспортной экспедиции могут быть любые лица (прежде всего отправитель и получатель груза, а также его собственник), заинтересованные в получении экспедиционных услуг. Экспедитором может быть как организация, специализирующаяся на оказании транспортно-экспедиционных услуг, так и обычный перевозчик (располагающий для этих целей специальным структурным подразделением). В соответствии с действующим законодательством (ст. 805 ГК РФ) экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц, как это осуществляется при исполнении договоров поручения, комиссии и агентирования^{*(211)}. При этом, несмотря на привлечение к исполнению третьих лиц, экспедитор продолжает нести ответственность перед клиентом за ненадлежащее исполнение договора.

Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза. Услуги, оказываемые экспедитором, могут быть основными и дополнительными. Как правило, это определяется договором, заключенным между экспедитором и клиентом. При этом стороны договора должны иметь в виду действующие нормативные акты.

Так, например, постановлением Госстандарта Российской Федерации от 23 января 1998 г. N 14 утвержден государственный стандарт Российской Федерации на "Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте" (ГОСТ Р. 511 33-98).

В качестве основных услуг, предоставляемых экспедиторами на железнодорожном транспорте, перечисляются следующие виды деятельности:

оформление документов, сдача и получение груза: заполнение транспортной железнодорожной накладной и комплекта перевозочных документов; оформление переадресовки грузов; предъявление грузов к перевозке на местах общего и необщего пользования на станциях отправления; выдача груза на станциях назначения;

завоз-вывоз грузов: доставка грузов от склада грузоотправителя до железнодорожной станции и от железнодорожной станции до склада грузополучателя автомобильным транспортом железной дороги или других организаций, выполняющих указанные услуги на основе договора;

погрузочно-разгрузочные и складские работы: погрузка и выгрузка железнодорожного состава и автомобильного транспорта; сортировка грузов; комплектование отправок и укрупнение грузовых единиц; формирование и расформирование пакетов; погрузка грузов в контейнеры и выгрузка из них; ремонт транспортной тары и упаковки и т.д.;

информационные: уведомление грузополучателей об отправке грузов в их адрес; уведомление о продвижении груза и подхода их к станции назначения; слежение за продвижением груза от станции отправления до станции назначения; уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю; информация грузополучателя или грузоотправителя о прибытии груза в порт; уведомление о погрузке груза на борт судна и прибытии его к месту назначения;

по страхованию грузов: подготовка к заключению договора страхования грузов; оплата страховых взносов; оформление документов при поступлении страхового случая и получение страхового возмещения;

платежно-финансовые: оформление и оплата провозных платежей, сборов и штрафов; проведение расчетных операций за перевозку и перевалку грузов с отдельными станциями, портами и пристанями и т.д.

В зависимости от особенностей перевозимых грузов и применения новых типов подвижных составов, обеспечивающих транспортное обслуживание повышенного качества, перечень экспедиторских услуг может быть расширен.

К числу дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть отнесено: а) получение требующихся для экспорта или импорта документов; б) выполнение таможенных и иных формальностей; в) проверка количества и состояния груза; г) погрузка и выгрузка груза; д) уплата пошлины, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента; е) хранение груза, его получение в пункте назначения; ж) выполнение иных операций и услуг.

Кроме того, при транспортной экспедиции внешнеторговых грузов экспедитор обычно принимает на себя обязанности по оформлению договоров по страхованию груза.

При этом следует иметь в виду, что оказание подобных услуг (как основных, так и дополнительных) может осуществляться также перевозчиком в тех случаях, когда обязанности экспедитора исполняются самим перевозчиком в соответствии с договором, заключенным между ним и грузоотправителем, грузополучателем.

При заключении договора транспортной экспедиции (ст. 802 ГК РФ) предусмотрена письменная форма договора.

Несоблюдение транспортной экспедицией письменной формы договора не лишает стороны

права приводить письменные и другие доказательства (кроме свидетельских показаний) о заключении договора (ст. 162 ГК РФ). Такими доказательствами может быть, в частности, фактическое исполнение договора экспедитором полностью или частично^{*(212)}.

Когда экспедиционное поручение носит разовый характер, оно оформляется путем направления клиентом письма-заявки экспедитору. Клиент должен выдать экспедитору доверенность, если она необходима ему для выполнения его обязанностей (в тех случаях, когда экспедитор действует не от своего имени, а от имени клиента).

Обязанности клиента заключаются в том, что он должен предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции, документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля. Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента. Ненадлежащее исполнение клиентом обязанности по предоставлению экспедитору необходимой информации дает право экспедитору либо не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до тех пор, пока необходимая информация не будет ему предоставлена, либо, приступив к исполнению своих обязанностей, сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у клиента необходимые дополнительные данные. При этом клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением обязанности по предоставлению информации. Клиент обязан уплатить экспедитору вознаграждение в размере и в порядке, установленном в договоре транспортной экспедиции. Если в договоре транспортной экспедиции размер вознаграждения не предусмотрен и он не может быть определен исходя из условий договора, вознаграждение подлежит уплате по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные услуги. Помимо уплаты вознаграждения за услуги клиент обязан возместить экспедитору все расходы, произведенные им от имени клиента.

Особенностью договора транспортной экспедиции является возможность любой из сторон отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. Такой срок может быть установлен сторонами в тексте заключенного между ними договора. При этом сторона, заявившая об одностороннем отказе от исполнения договора, обязана возместить другой стороне убытки, которые могут возникнуть при расторжении этого договора в размере 10% суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат (ст. 6 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности).

Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции наступает при неисполнении или ненадлежащем исполнении им обязанностей по договору, по основаниям и в размере, установленным ст. 7 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности. В соответствии с Законом ответственность экспедитора перед клиентом является полной, если экспедитор не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, т.е. чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств (п. 1 ст. 7 Закона), которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:

за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;

за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере объявленной ценности;

за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

За нарушение установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных,

семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере 3%, но не более 80% суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента (п. 2 ст. 9 Закона).

Вместе с тем, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. В зависимости от характера нарушений клиентом своих обязанностей ответственность по договору экспедиции может выражаться в форме уплаты неустойки или возмещения убытков. Например, за несвоевременное перечисление экспедитору вознаграждения (платы) в договоре может быть предусмотрена ответственность в виде уплаты пени. Однако если в договоре отсутствует ответственность за несвоевременную оплату услуг экспедитора, у экспедитора возникает право требовать начисления процентов на просроченную уплатой сумму (ст. 395 Гражданского кодекса РФ). Это установлено постановлением Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 8 октября 1998 г. N 13/14 "О практике применения положений Гражданского кодекса Российской Федерации о процентах за пользование чужими денежными средствами" (п. 6)*[\(213\)](#). Кроме того, экспедитор вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения расходов, произведенных им от имени клиента.

Глава 41 Гражданского кодекса РФ, регулирующая транспортно-экспедиционные отношения, не предусматривает до предъявления экспедитору иска обязательное предъявление экспедитору претензии. Это положение закреплено в гл. 4 ст. 12 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности, причем, как и при железнодорожных перевозках, в Законе установлен сокращенный срок на предъявление претензии (по отношению к сроку исковой давности в один год) - шесть месяцев.

§ 3. Договор буксировки

Отношения, связанные с буксировкой судов, плотов и иных плавучих объектов, регулируются в КТМ и КВВТ. В статье 88 гл. XII Кодекса внутреннего водного транспорта дается определение договора буксировки, в соответствии с которым одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель)

В Кодексе торгового мореплавания, в соответствии с договором буксировки, владелец одного суда обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввоза судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка), т.е. в Кодексе дается несколько иное определение договора буксировки, нежели то, которое дано в Кодексе внутреннего водного транспорта, хотя и морской и речной перевозчик совершают одинаковые действия.

Отличие договора буксировки от договора перевозки грузов заключается прежде всего в том, что буксировка, как правило, осуществляется с непременным участием назначенного отправителем экипажа, которому предстоит сопровождать буксируемый объект (а такими объектами могут быть суда, плоты и иные плавучие объекты). Этот экипаж не передается буксировщику, оставаясь тем самым до момента его передачи получателю в обладании отправителя, что явно выходит за пределы договора перевозки груза.

Все сказанное позволяет нам сделать вывод, что в договоре буксировки участвуют буксировщик и владелец буксируемого объекта - предприниматель. Объектом данного правоотношения является то, что буксируют, а юридическими действиями - сама деятельность по буксировке. Осуществляя эту деятельность, буксировщик приобретает право на плату со стороны обслуживаемого им клиента - предпринимателя.

Договор буксировки является взаимным и возмездным. Это усматривается из того, что буксировщик обязан осуществить буксировку, но имеет право на вознаграждение, а владелец буксируемого объекта обязан уплатить вознаграждение, но имеет право на выполнение операций по буксировке. Возмездность договора буксировки вытекает из того обстоятельства, что за оказываемые услуги буксировщик получает определенное вознаграждение от владельца буксируемого объекта - предпринимателя.

Договор буксировки, как правило, является договором консенсуальным, т.к., прежде чем

приступить к его составлению, стороны должны договориться о времени подачи тяги, индивидуальных особенностях подлежащего буксированию объекта и т.д. В тех же случаях, когда между сторонами заключен долгосрочный (навигационный) договор, в котором уточнены и конкретизированы объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и объектов буксировки с обозначением времени и места подачи тяги, такой договор считается заключенным в момент сдачи объекта буксировки (например, плота) буксировщику и является реальным договором. Как справедливо отмечал в свое время И.В. Алексеев "договор буксировки - это самостоятельный договор, полностью выделившийся из договора перевозки, подобно тому, как в свое время договор перевозки выделился из договора подряда и стал самостоятельным договором"*(214).

При исполнении договора буксировки на владельца буксирующего судна возлагается одна обязанность - ему предоставляется только буксирная тяга и он отвечает лишь за безопасность буксировки. Перевозчик по договору перевозки имеет дело с грузом, а буксировщик - с плавучим объектом*(215).

Правовое регулирование действий при буксировке осуществляется в рамках действующих транспортных уставов и кодексов.

Статья 225 Кодекса торгового мореплавания и ст. 88 Кодекса внутреннего водного транспорта в зависимости от характера задания, возложенного на буксировщика, различают два вида буксировки: буксировку другого судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние; буксировку для выполнения маневра (портовая буксировка).

Наиболее распространенный вид буксировки - это буксирование объекта на определенное расстояние, например из одного порта в другой.

Буксировка для выполнения маневра, как правило, заключается в перемещении объекта буксировки в пределах акватории порта (например, для создания удобства при разгрузке судно перемещают от одного причала к другому).

Рассматриваемый договор по сфере применения выступает в виде договоров морской или речной буксировки, которые, безусловно, имеют свои особенности при их исполнении.

В соответствии со ст. 227 Кодекса торгового мореплавания договор морской буксировки заключается, как правило, в письменной форме. Заключение договора буксировки в письменной форме установлено не случайно, т.к. соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна может быть доказуемо исключительно письменными доказательствами.

Буксировка судов и иных крупных несамоходных объектов между портами оформляется письменными договорами, составленными по произвольной форме. Как правило, в эти договоры в обязательном порядке включаются следующие положения: место отправления и назначения, права и обязанности сторон, их ответственность за нарушение договора. В договор также включаются пункты об особенностях буксируемого объекта, которые могут повлиять на безопасность буксировки.

Вместе с тем КТМ допускает определенные исключения. Статья 227, например, устанавливает, что договор портовой буксировки может быть заключен в устной форме. Это, как правило, допускается в отношении договора портовой буксировки.

Вместе с тем такое существенное условие договора, как возложение обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна, должно быть подтверждено в письменной форме*(216).

В договоре морской буксировки обычно не определяются сроки завершения буксировки. Это прежде всего связано с тем, что владелец буксирующего судна не может гарантировать движение каравана с предварительно установленной скоростью. Вместе с тем в договоре, как правило, предусматривается, что владелец буксирующего судна и его капитан должны приложить все усилия к тому, чтобы осуществить буксировку без перерыва и задержек, которые не вызываются необходимостью.

В соответствии с договором владелец буксирующего судна обязан предоставить в распоряжение владельца буксируемого судна укомплектованное квалифицированным и опытным экипажем, подготовленное во всех отношениях к буксировке и удовлетворяющее требованиям, связанным с перегонем буксирное судно.

Владелец буксира обязан проявить должную заботливость по приведению его в мореходное состояние в месте отправления и обеспечить во всех отношениях его готовность к осуществлению буксировки; вместе с тем владелец буксира не гарантирует это состояние в процессе всей буксировки.

Обязанность предоставить буксирное оборудование (тросы и т.п.) лежит на владельце буксира. Он может использовать без дополнительной оплаты оборудование буксируемого судна (якоря и якорные цепи, средства связи и т.п.). Кодекс торгового мореплавания не конкретизирует, какими документами подтверждается заключение договора буксировки. Презюмируется, что на эти отношения распространяется общий порядок, действующий на морском транспорте, при заключении договора перевозки.

Иной порядок заключения договора буксировки действует на речном транспорте. В отличие от КТМ с ст. 88 КВБТ установлено, какие документы составляются при заключении договора буксировки.

При предъявлении плота или судна к буксировке его владелец обязан представить перевозчику надлежаще заполненную накладную, а перевозчик обязан выдать ему квитанцию, подтверждающую прием буксируемого объекта для буксировки. К накладной на буксировку плота должны быть приложены: спецификация с указанием в ней количества сплотовых единиц, сорта, породы, размера и количества леса в кубических метрах в каждой сплотовой единице, а также фактура, в которой дается полное и точное наименование такелажа и оборудования с указанием процента годности, а по тросам и цепям - с указанием диаметра и длины каждого конца.

Транспортная накладная, составленная в соответствии с установленным порядком и оформленные на основании такой накладной дорожная ведомость и квитанция о приеме буксируемого объекта для буксировки подтверждают заключение договора буксировки.

Из этого можно сделать вывод, что договор буксировки на речном транспорте всегда оформляется в письменной форме. При необходимости осуществления систематических буксировок стороны могут заключить договор об организации буксировок, в котором устанавливаются ответственность сторон, объем и сроки буксировок, условия предъявления буксируемых объектов для буксировок, осуществление буксировок, оплаты буксировок и расчетов за них, а также иные условия организации буксировок.

Права и обязанности сторон. Каждая из сторон по договору буксировки обязана заблаговременно привести свое судно (объект буксировки) в состояние, годное для буксировки. Буксировщик обязан подать тягу в установленный срок и в заранее определенное место для осуществления буксировки. Кроме того, буксирующее судно по своим техническим данным должно соответствовать требованиям конкретной буксировки, а на морском транспорте - общему требованию мореходности.

Владелец буксирующего судна не отвечает за недостатки своего судна, если докажет, что они не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытые недостатки).

Буксировщик обязан осмотреть передаваемый ему для буксировки объект с точки зрения годности его к плаванию и к буксировке. Если им будут обнаружены дефекты, он должен потребовать их устранения, причем необходимое для этого время рассматривается перевозчиком как просрочка, допущенная владельцем буксируемого объекта. При этом на речном транспорте составляется акт с подробным перечнем дефектов и с указанием времени их устранения (ст. 91 КВБТ). По устранении дефектов производится вторичный осмотр буксируемого объекта (плота), и если дефекты устранены, то представитель перевозчика отмечает это в акте, после чего буксируемый объект (плот) считается годным к буксировке, что дает возможность сторонам заключить договор буксировки. Наряду с проверкой состояния буксируемого объекта проверяются документы, составленные в соответствии с действующими правилами. В случае нарушения отправителем технических условий, соблюдение которых обязательно при буксировке, перевозчик вправе отказать в приеме буксируемого объекта к транспортировке.

При отсутствии дефектов представитель перевозчика и владелец буксируемого объекта составляют акт о готовности объекта к буксировке (ст. 91 КВБТ).

Во время буксировки экипажи буксира и буксируемого объекта должны принимать все меры, направленные на предотвращение причинения вреда как буксируемому объекту, так и встречным судам и береговым сооружениям. Экипаж буксируемого объекта подчиняется в оперативном отношении капитану буксирующего судна. Начальник экипажа буксируемого объекта обязан:

точно выполнять указания капитана буксирующего судна;

принимать меры к сохранности груза, такелажа и другого имущества, находящегося на буксируемом объекте;

производить текущий ремонт буксируемого средства в пути.

В случае аварии буксируемого объекта его экипаж совместно с экипажем буксира обязан под руководством капитана принять все меры к ликвидации аварии. Ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксируемому судну в результате ненадлежащего осуществления буксировки, а также находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине (ст. 229 КТМ).

Владелец буксирующего судна не отвечает за ущерб, причиненный буксируемому судну (объекту) или находящемуся на нем имуществу буксировкой в ледовых условиях, если не будет доказано, что ущерб причинен по вине буксирующего судна (ст. 231 КТМ), т.е. владелец буксирующего судна считается невиновным в причинении ущерба буксируемому судну при буксировке в ледовых условиях до тех пор, пока не будет доказано иное. При этом бремя доказывания в этой ситуации возлагается на владельца буксируемого судна. Именно он должен доказать, что возникшие у него убытки произошли по вине буксировщика, а не в результате буксировки в ледовых условиях.

Ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине. Стороны договора портовой буксировки могут заключить соглашение (обязательно в письменной форме) по управлению портовой буксировкой капитаном буксирующего судна, и ответственность при этом за ущерб возлагается на владельца буксирующего судна, если не будет доказано, что ущерб возник не по его вине (ст. 230 КТМ).

В случае аварии объекта, буксируемого по реке, капитан буксирующего судна обязан принять все меры к ликвидации аварии, сохранению древесины и такелажа (ст. 92 КВБТ). В ликвидации аварии принимает участие команда плота.

В пункт назначения буксируемый объект должен быть доставлен в установленный срок. На речном транспорте сроки доставки устанавливаются в соответствии с техническими нормами, которые для различных рек в разных величинах определяют количество километров, подлежащих прохождению за каждые сутки в процессе буксировки, с добавлением дополнительного времени для прохождения через шлюзы и т.п. В отношениях по речной перевозке получатель должен быть уведомлен о предстоящем прибытии буксируемого объекта в порт назначения не позднее чем за 24 часа, а также повторно за 6 часов до прибытия буксируемого объекта (ст. 93 КВБТ). Если буксировщик не выполнит этой обязанности и поставит буксируемый объект (плот) в избранное им место, получатель вправе требовать, чтобы буксируемый объект (плот) был переставлен к месту, им указанному.

После завершения буксировки оформляется ее окончание. На речном транспорте об этом составляют акт, подписываемый получателем и капитаном буксирующего судна (ст. 93 КВБТ). О получении древесины, прибывшей без повреждения, получатель расписывается в дорожной ведомости. В случае обнаружения недостачи древесины и такелажа или их повреждения составляется коммерческий акт в соответствии с действующим транспортным законодательством.

Ответственность сторон при буксировке буксируемого объекта.

Обеспечение сохранности грузов является одной из важнейших задач перевозчика.

Ответственность перевозчиков за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств при буксировке регулируется в основном специальными нормами транспортного законодательства, обладающими значительным своеобразием по сравнению с действующими в российском гражданском праве общими нормами об имущественной ответственности.

Важнейшим среди положений, отличающих транспортное законодательство, является принцип ограниченной имущественной ответственности транспортных организаций, в то время как гражданское законодательство предусматривает полное возмещение убытков.

Ответственность перевозчиков за сохранность грузов, принятых к буксировке, определяется кодексами (правилами), действующими на соответствующем виде транспорта.

Ответственность перевозчиков за необеспечение сохранности грузов наступает при наличии тех же условий, которые являются обязательными при гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств.

В соответствии со ст. 169 КТМ перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для буксировки буксируемого объекта в следующих размерах:

1) за утрату буксируемого объекта - в размере стоимости утраченного объекта;

2) за повреждение буксируемого объекта - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если фрахт не входит в стоимость утраченного или поврежденного буксируемого объекта.

Стоимость буксируемого объекта определяется исходя из цены на товарной бирже или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества. Эта операция осуществляется лишь в том случае, если стоимость буксируемого (груза) объекта не была объявлена отправителем до отправки и не была внесена в коносамент.

При повреждении плота по вине буксировщика он, в соответствии со ст. 119 Кодекса внутреннего водного транспорта, оплачивает: отправителю (получателю) плота - стоимость утраченного такелажа; организации, осуществляющей сбор древесины, при ликвидации последствий транспортного происшествия - стоимость сбора древесины, определяемую соглашением сторон или решением арбитражного суда, но не более чем полную стоимость древесины в момент транспортного происшествия с плотом исходя из цены, обычно взимаемой за аналогичный товар вместе сбора такой древесины.

При повреждении буксируемого объекта, за исключением плота, с буксировщика взыскивается стоимость ремонта буксируемого объекта, определяемая отправителем или получателем буксируемого объекта либо определяемая в результате независимой экспертизы в случае разногласий относительно стоимости ремонта буксируемого объекта.

В случае утраты буксируемого объекта с буксировщика взыскивается ущерб в размере стоимости утраченного буксируемого объекта и плата за его буксировку, если эта плата не входит в стоимость утраченного буксируемого объекта.

Ответственность отправителя и получателя буксируемого объекта возникает в случае несвоевременной оплаты буксировки буксируемого объекта. В этом случае с виновной стороны взыскиваются пени в пользу перевозчика или буксировщика в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Отправитель буксируемого объекта несет ответственность перед буксировщиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты документов, предусмотренных законодательством (документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации и законодательства Российской Федерации) (ст. 120 КВВТ).

Приложения

Воздушный кодекс Российской Федерации

Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации

Егизаров В.А.

*(1) См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001. С. 278. 4

*(2) См.: Вопросы воздушного права: Сборник. Ч. 2. М., 1930. С. 211.

*(3) См.: Жудро А.К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта. Автореф. дисс. : канд. юрид. наук. М., 1953.

*(4) См.: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. М., 1967. С. 7.

*(5) Общая теория государства и права. Академический курс. В 2 -х т. Т. 2. Теория права / Под ред. М.Н. Марченко. М., 1998. С. 243.

*(6) Государство и право. 2004. N 9. С. 114, 118. 8

*(7) См.: ст. 6 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. N 29-ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" // СЗ РФ. 2003. N 9. Ст. 805.

*(8) СЗ РФ. 2003. N 39. Ст. 3766. Утвержден постановлением Правительства Российской Федерации 18 сентября 2003 г. N 585.

*(9) СЗ РФ. 2004. N 11. Ст. 945.

*(10) Там же. N 21. Ст. 2023.

*(11) Там же. N 32. Ст. 3345.

*(12) Там же. 2004. N 32. Ст. 3343.

*(13) Там же. 2004. N 31. Ст. 3364.

*(14) СЗ РФ. 2004. N 32. Ст. 3344.

*(15) Там же. N 31. Ст. 3261.

*(16) Там же. N 32. Ст. 3342.

*(17) Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. N 2284 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1994. N 1. Ст. 2.

*(18) СЗ РФ. 2006. N 12. Ст. 1305.

*(19) Там же. 2001. N 33 (ч. 1). Ст. 3430.

- *(20) СЗ РФ. 2002. N 26. Ст. 2590. 16
- *(21) СЗ РФ. 1998. N 5. Ст. 622.
- *(22) Там же. 2006. N 6. Ст. 700.
- *(23) СЗ РФ. 2002. N 23. Ст. 2158.
- *(24) Там же. 1997. N 12. Ст. 1432.
- *(25) СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 167.
- *(26) Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. N 7. Ст. 572.
- *(27) СЗ РФ. 1996. N 51. Ст. 5767.
- *(28) Там же. 1996. N 21. Ст. 2471.
- *(29) Там же. 1998. N 40. Ст. 4941.
- *(30) Там же. 1998. N 21. Ст. 2241.
- *(31) Там же. 2001. N 16. Ст. 1607.
- *(32) Там же. 2001. N 51. Ст. 4895.
- *(33) Пункт 5.2 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации.
- *(34) Вестник ВАС РФ. 2000. N 1. С. 5.
- *(35) Там же. 1992. N 1. С. 77.
- *(36) См.: Судебная практика в советской правовой системе / Под ред. С.Н. Братуся. М., 1975. С.

20.

*(37) Можно согласиться с такой трактовкой восполнения пробелов в законе, которое дано С.И. Вильнянским в работе "Значение судебной практики в гражданском праве" // Ученые труды ВИЮН. Вып. IX. М., 1947. С. 274.

*(38) См.: Гражданское право. Учебник СПбГУ / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. Ч. 1. СПб., 1996. С. 34.

*(39) См.: Гражданское право. Учебник МГУ / Под ред. Е.А. Суханова. Т. 1. М., 2004. С. 81.

*(40) Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. М., 1967. С. 52.

*(41) См.: Калмыков Ю.Х. Вопросы применения гражданско-правовых норм. Саратов, 1976. С. 31-45.

*(42) Алексеев С.С. Общая теория права. Т. 2. М., 1982. С. 290-291.

*(43) Братусь С.Н., Венгеров А.Б. Судебная практика в советской правовой системе. М., 1975. С. 20. Изложенная авторами позиция в отношении судебной практики судов общей юрисдикции может быть отнесена и к практике арбитражных судов.

*(44) Вестник ВАС РФ. N 1. 2006. С. 5.

*(45) Систематизированный сборник Инструктивных указаний Госарбитража СССР. М., 1983. С. 212-264 (далее - Систематизированный сборник).

*(46) Систематизированный сборник. С. 229. Данное Инструктивное письмо в настоящее время действует.

*(47) СЗ РФ. 1995. N 18. Ст. 1589.

*(48) УЖД 1920 г. // СУ РСФСР. 1920. N 77. Ст. 362; N 84. Ст. 419. УЖД 1922 г. // СУ РСФСР. 1922. N 38. Ст. 445. УЖД 1927 г. // СЗ СССР. 1927. N 30. Ст. 307-308. УЖД 1935 г. // СЗ СССР. 1935. N 9. Ст. 73. УЖД 1954 г., утв. постановлением Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г. N 2414. УЖД 1964 г. // СП СССР. 1964. N 5. Ст. 36. ТУЖД 1998 г. // СЗ РФ. 1998. N 2. Ст. 218. УЖТ 2003 г. // СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 170.

*(49) См.: Устав внутреннего водного транспорта СССР 1930 г. // СЗ СССР. 1930. N 55. Ст. 581; Устав внутреннего водного транспорта СССР 1955 г. // СЗ СССР. Т. 8. Ст. 199; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации // СЗ РФ. 2001. N 11. Ст. 1001; Кодекс мореплавания Союза ССР 1929 г. // СЗ СССР. 1929. N 41. Ст. 366; Кодекс торгового мореплавания Союза ССР 1968 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1968. N 39. Ст. 351; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. // СЗ РФ. 1999. N 18. Ст. 2207; Воздушный кодекс Союза ССР 1935 г. // СЗ СССР. 1935. N 43. Ст. 359; Воздушный кодекс Союза ССР 1961 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1961. N 52. Ст. 538; Воздушный кодекс Союза ССР 1983 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1983. N 20. Ст. 303; Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. // СЗ РФ. 1997. N 12. Ст. 1383.

*(50) Устав автомобильного транспорта РСФСР утвержден 8 января 1969 г. постановлением Совета Министров РСФСР N 12 (СП РСФСР. 1969. N 2-3. Ст. 8); Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта утвержден 8 ноября 2007 г. (Российская газета. 2007. 14 ноября).

*(51) См.: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 52, 222.

*(52) Введен в действие с 1 марта 1996 г. (СЗ РФ. 1996. N 5. Ст. 410, 411).

*(53) Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР. 1990. N 19. Ст. 194.

*(54) Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1992. N 28. Ст. 1683.

- *(55) СЗ РФ. 1996. N 12. Ст. 1065; 1997. N 28. Ст. 3422.
- *(56) Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. N 36. Ст. 3416; 1995. N 27. Ст. 2574; N 33. Ст. 3384; СЗ РФ. 1996. N 8. Ст. 772.
- *(57) СЗ РФ. 1998. N 21. Ст. 2241.
- *(58) Там же. 2002. N 39. Ст. 3802.
- *(59) Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1992. N 9. Ст. 608.
- *(60) Там же. 1993. N 31. Ст. 2988; СЗ РФ. 1994. N 3. Ст. 230; 1995. N 37. Ст. 3627.
- *(61) Там же. 1992. N 22. Ст. 1908.
- *(62) СЗ РФ. 1998. N 14. Ст. 1582.
- *(63) Там же. 1996. N 21. Ст. 2471.
- *(64) Там же. 1998. N 20. Ст. 2159.
- *(65) Там же. 1998. N 22. Ст. 2467.
- *(66) Там же. 1998. N 36. Ст. 4527.
- *(67) Там же. 1999. N 10. Ст. 1241.
- *(68) Там же. 2001. N 23. Ст. 2366.
- *(69) Там же. 2005. N 10. Ст. 851.
- *(70) Действующие в настоящее время Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных нужд утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 2 марта 2005 г. N 111 (СЗ РФ. 2005. N 10. Ст. 851).
- *(71) Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1992. N 44. Ст. 2513.
- *(72) СЗ РФ. 1996. N 27. Ст. 3237.
- *(73) Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. N 51. Ст. 5004; СЗ РФ. 1997. N 36. Ст. 4188.
- *(74) СЗ РФ. 2000. N 16. Ст. 1712.
- *(75) СЗ РФ. 2000. N 4. Ст. 396.
- *(76) Там же. 2000. N 22. Ст. 2311.
- *(77) Там же. Ст. 2318.
- *(78) Сборник правил перевозок и тарифов морского транспорта СССР. Вып. 62. М., 1972.
- *(79) СЗ РФ. 1995. N 21. Ст. 1957; 1997. N 14. Ст. 1607.
- *(80) Там же. N 30. Ст. 2907.
- *(81) Там же. 1996. N 24. Ст. 2880.
- *(82) Там же. 1998. N 33. Ст. 3960.
- *(83) Там же. N 49. Ст. 6009.
- *(84) Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. N 31. Ст. 2982.
- *(85) СЗ РФ. 1994. N 3. Ст. 217.
- *(86) Там же. 1998. N 5. Ст. 622.
- *(87) Там же. N 26. Ст. 3077.
- *(88) СЗ РФ. N 26. Ст. 3096.
- *(89) Там же. 1999. N 40. Ст. 4860.
- *(90) Там же. 2000. N 22. Ст. 2312.
- *(91) Там же. 2001. N 44. Ст. 4206.
- *(92) См.: Российская газета. 2007. 10 октября.
- *(93) СЗ РФ. 1998. N 14. Ст. 1593.
- *(94) СЗ РФ. 1997. N 12. Ст. 1383.
- *(95) СЗ РФ. 1994. N 12. Ст. 1388.
- *(96) Там же. 2003. N 7. Ст. 646.
- *(97) Там же. 2004. N 32. Ст. 3342.
- *(98) СЗ РФ. 2002. N 24. Ст. 2306.
- *(99) Там же. 1994. N 1. Ст. 24; 1997. N 13. Ст. 1541.
- *(100) Там же. 1996. N 33. Ст. 3996.
- *(101) Там же. 1998. N 26. Ст. 3090.
- *(102) Там же. 1996. N 3. Ст. 184; 1997. N 6. Ст. 738.
- *(103) Там же. 1998. N 45. Ст. 5521.
- *(104) СЗ РФ. 1999. N 39. Ст. 4646.
- *(105) Там же. N 52. Ст. 6396.
- *(106) Малый толковый словарь. М.: Русский язык. 1990. С. 368, 369.
- *(107) Такое определение договора перевозки грузов дается во всех ныне действующих транспортных уставах и кодексах. Такое же определение договора перевозки было дано в Гражданском кодексе РСФСР 1964 г.

- *(108) СЗ РФ. 1997. N 30. Ст. 3588.
- *(109) Там же. 1996. N 51. Ст. 5681.
- *(110) Там же. 1997. N 42. Ст. 4790.
- *(111) См.: Правила составления календарных графиков предъявления грузов и подачи тоннажа.
- *(112) См. пункты 2, 3 Положения о взаимной имущественной ответственности предприятий морского транспорта Министерства морского флота и отправителей за невыполнение плана перевозок грузов в каботаже // СП СССР. - 1982. N 16. Ст. 83; в дальнейшем - Положение об ответственности на морском транспорте.
- *(113) См. пункт 18 Инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 29 марта 1968 г. N И-1-9 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге" // Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. М., 1983. Ст. 218.
- *(114) См.: Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву // Автореф. дисс. : докт. юрид. наук. Томск, 1969. С. 8.
- *(115) См.: Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 60-63.
- *(116) См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. М., 1959. С. 22, 23; О взаимодействии административно правового и гражданско-правового регулирования в социалистическом обществе // Правоведение. 1959. N 3. С. 42.
- *(117) См.: Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР // Автореф. дисс. : докт. юрид. наук. Л., 1970. С. 7.
- *(118) См.: Егоров К.Ф. Гражданско правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок // Автореф. дисс. : канд. юрид. наук. Л., 1955. С. 7.
- *(119) См.: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. М., 1998. С. 28, 29.
- *(120) См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001. С. 225.
- *(121) Постановление СНК СССР от 25 декабря 1933 г. "О заключении договоров перевозки грузов на 1934 год" // СЗ СССР. 1934. N 1. Ст. 9; постановление СНК СССР от 21 декабря 1934 г. "О заключении договоров перевозки грузов по водным путям, на эксплуатацию подъездных путей и на подачу подвижного состава на 1935 год" // СЗ СССР. 1935. N 2. Ст. 14; постановление СНК СССР от 29 ноября 1938 г. "О заключении договоров на 1939 год" // СЗ СССР. 1938. N 53. Ст. 302.
- *(122) Вестник ВАС РФ. 2006. N 1. С. 5.
- *(123) См.: Сборник законодательства по автомобильному транспорту. М., 1964. С. 157, 167.
- *(124) См.: Савичев Г.П. Договор воздушной перевозки. М., 1963; Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954; Он же. Договор перевозки. М., 1964.
- *(125) См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. М., 1959. С. 39. Гражданское право: Учебник. Т. 2. М., 1997. С. 384 (глава написана В.Т. Смирновым совместно с Д.А. Медведевым); Ковалевская Н.С. Перевозка. Коммерческое право: Учебник. СПб., 1997. С. 309; Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательства. Гражданское право: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. Т. II. Полутом 2. М., 2000. С. 40.
- *(126) См.: Яичков К.К. Указ. соч. С. 144.
- *(127) См.: Рапопорт Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. Харьков, 1957. С. 171-173; Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. N 4. С. 107.
- *(128) См.: Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954. С. 34.
- *(129) См.: Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. N 11. С. 13; Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата, 1964. С. 172-174.
- *(130) См.: Гражданское право России. Ч. II. Обязательственное право. М., 1997. С. 378 (глава написана О.Н. Садиковым).
- *(131) Особенно подробно развивает эту точку зрения В.Т. Смирнов. См.: Указ. соч. С. 384.
- *(132) См.: Советское гражданское право. Т. 2. Л., 1971. С. 222 (раздел написан В.Т. Смирновым). Гражданское право. Ч. II // Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. М., 1997. С. 384 (глава написана Д.А. Медведевым совместно с В.Т. Смирновым).
- *(133) Сторонником точки зрения, что договор перевозки грузов следует рассматривать как договор в пользу третьего лица, является также В.В. Витрянский. См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001. С. 287. См. также: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М.: Статут, 1997. С. 433.

*(134) Ковалевская Н.С. Указ. соч. С. 309. См. также: Гражданское право России и обязательственное право: Курс лекций. М., 2004. С. 470 (глава написана О.Н. Садиковым).

*(135) Следует отметить, что обязанность принять груз, поступивший в адрес грузополучателя, предусмотрена законами, действующими на транспорте. Если это установлено законом, то его следует исполнять. Если закон недостаточно хорош, его следует отменить.

*(136) Законодательство, на которое ссылаются авторы различных точек зрения (в частности, в отношении определения договора перевозки), полностью соответствует определению договора перевозки грузов, которое дано в ст. 785 ныне действующего Гражданского кодекса РФ.

*(137) Статья 785 Гражданского кодекса полностью соответствует содержанию ст. 99 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г., на которую ссылается И.Н. Петров. См.: Ведомости Съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР. N 26. 1991. Ст. 733.

*(138) Масевич М.Г. Указ. соч. С. 172-174.

*(139) См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001. С. 284. 72

*(140) Александров-Дольник М.К. Споры, вытекающие из правоотношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. М., 1955. С. 224.

*(141) Тарасов М.А. Договор перевозки. С. 257.

*(142) См.: Абова Т.Е. Об ответственности перевозчиков за сохранность грузов в прямом смешанном сообщении // Советское государство и право. - 1965. N 10. С. 82.

*(143) См.: Рапопорт Л.И. О правовой природе грузовых перевозок в прямом и смешанном сообщении // Научные записки Донецкого института советской торговли. Вып. X. Донецк, 1960. С. 260, 261.

*(144) Хаскельберг Б.Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом и прямом смешанном сообщении // Проблемы советского государства и права. Иркутск, 1972. N 1, 2. С. 135.

*(145) См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 293.

*(146) См.: статья 20 УЖТ; ст. 72 КВВТ; ст. 124 КТМ; ст. 49 УАТ и ГЭТ.

*(147) См. пункт 5.12.8 Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях СССР; § 7 Правил приема груза к перевозке на речном транспорте.

*(148) См. статья 124 КТМ. В статье говорится об обязанности перевозчика привести судно заблаговременно до начала рейса в мореходное состояние, т.е. состояние, обеспечивающее сохранность данного конкретного груза.

*(149) См.: Залесский В.В. Транспортные договоры. М., 2001. С. 18.

*(150) См. пункт 5.4.1 Правил перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях СССР.

*(151) См.: Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР // Автореф. дисс.: докт. юрид. наук. С. 37.

*(152) См. статью 514 Гражданского кодекса РФ. В случае, когда покупатель (получатель) в соответствии с законом или договором поставки отказывается от поступившего в его адрес товара, он обязан обеспечить сохранность этого товара (ответственное хранение) и незамедлительно уведомить поставщика.

*(153) Подобная запись содержалась еще в Инструктивном указании Госарбитража СССР от 12 мая 1971 г. N И 1-14 (ныне действующем), в п. 5 которого было установлено, что "коммерческие акты являются одним из доказательств, которые необходимо рассматривать в совокупности со всеми другими доказательствами, представляемыми сторонами". Поэтому не совсем верно утверждение В.В. Витрянского о том, что "в ГК содержится еще одна новелла, имеющая принципиальное значение в деле повышения ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза (багажа)". Имеется в виду п. 4 ст. 796 Гражданского кодекса РФ. См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 239.

*(154) См.: Садиков О.Н. Арбитражные споры по договорам железнодорожной перевозки // Комментарий арбитражной практики. Вып. 1. М., 1968. С. 32.

*(155) См.: Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. М., 1971. С. 209.

*(156) Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924-1977. М., 1978. С. 176.

*(157) См.: Систематизированный сборник. С. 227.

*(158) См.: Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. М., 1960. С. 48.

*(159) См.: Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. § 5254.

*(160) См.: Систематизированный сборник. С. 233. 100

*(161) См.: статья 117 УЖТ; ст. 118 КВВТ; ст. 36 УАТ и ГЭТ. 102

*(162) См.: Астановский Г.Б. Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Автореф. дисс.: канд. юрид. наук. Л., 1960. С. 6.

*(163) См.: статья 117 УЖТ; ст. 118 КВВТ; ст. 36 УАТ и ГЭТ; п. 15 Положения об ответственности

на морском транспорте.

*(164) См.: статья 77 КВВТ; п. 15 Положения об ответственности на морском транспорте; ст. 36 УАТ и ГЭТ, ст. 17 ВК.

*(165) Тарасов М.А. Договор перевозки. С. 117.

*(166) Там же. С. 121.

*(167) Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. С. 113.

*(168) См. пункт 1 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30.

*(169) См.: статья 78 УЖТ; ст. 114 КВВТ; Общие правила морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, п. 102; Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, § 106 (на воздушном и автомобильном транспорте такой нормы нет).

*(170) См.: § 105 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

*(171) См.: Хаскельберг Б.Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. М., 1966. С. 62.

*(172) См.: Садиков О.Н. Общие вопросы гражданского права в практике Госарбитража // Научно-практический комментарий арбитражной практики. Вып. 3. М., 1970. С. 29.

*(173) См.: Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательстве. М., 1950. С. 300.

*(174) См.: статья 796 ГК; ст. 96 УЖТ; ст. 119 КВВТ; ст. 169 КТМ; ст. 34 УАТ и ГЭТ (в ВК РФ такой термин не употребляется).

*(175) См.: Хаскельберг Б.Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. М., 1966. С. 20.

*(176) Самойлович П.Д. Договор морской перевозки по советскому праву. М., 1952. С. 133.

*(177) См.: Астановский Г.Б. Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Автореф. дисс. : канд. юрид. наук. Л., 1960. С. 11.

*(178) См.: Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. Л., 1978. С. 153.

*(179) См.: статья 118 УЖТ; ст. 118 КВВТ; ст. 166 КТМ; ст. 36 УАТ и ГЭТ. 118

*(180) См. статья 166 КТМ. 122

*(181) См.: Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. М., 1955. С. 121.

*(182) См.: Хаскельберг Б.Л. Ответственность за нарушение плана и договора железнодорожной перевозки грузов. - Томск, 1981. С. 196. Б.Л. Хаскельберг считает, что проводник может быть представителем грузоотправителя, если он имеет на то соответствующие полномочия.

*(183) См.: Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. М., 2003. С. 373.

*(184) См.: статья 97 УЖТ; ст. 116 КВВТ; ст. 166 КТМ; ст. 120 ВК.

*(185) См.: Сборник Правил перевозок и тарифов МПС N 20. М., 1973. Эти Правила утверждены Министерством путей сообщения, Министерством речного флота и Министерством морского флота 24 апреля 1956 г. по поручению Совета Министров СССР.

*(186) См.: Сборник законодательства по автомобильному транспорту. М., 1964. С. 154-174.

*(187) См.: Систематизированный сборник. С. 229.

*(188) См.: § 20 Правил перевозок грузов.

*(189) См.: Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к уставам автомобильного транспорта союзных республик. М., 1978. С. 160.

*(190) См.: Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. М., 1971. С. 194.

*(191) В Уставе железнодорожного транспорта 2003 г. подобной статьи нет.

*(192) См.: Комментарий к Уставу железных дорог СССР. С. 194.

*(193) См.: Флейшиц Е.А. Расчетные и кредитные правоотношения. М., 1956. С. 83.

*(194) См.: Систематизированный сборник. С. 242.

*(195) См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М.: Статут. 2003. С. 531.

*(196) См.: статья 79 УЖТ; ст. 114 КВВТ; п. 97 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа. На воздушном транспорте такой нормы нет. Нет такой нормы и в УАТ и ГЭТ 2007 г.

*(197) СЗ РФ. 1999. N 11. Ст. 1311.

*(198) Там же. 2003. N 7. Ст. 646.

*(199) Это право предусмотрено ст. 83 УЖТ; ст. 183 КТМ; ст. 100 КВВТ; ст. 108 ВК; ст. 23 УАТ и ГЭТ.

*(200) Например, п. 3.1.1 Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях запрещает перепродажу и передачу билета другому лицу. Это условие предусмотрено также п. 14 Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на железнодорожном транспорте, ст. 99 КВВТ.

*(201) Статьей 98 КВВТ установлено, что жизнь и здоровье пассажиров подлежат обязательному страхованию в соответствии с законодательством Российской Федерации.

*(202) См.: Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР // Тарифное руководство N 5. М., 1973. С. 171.

*(203) См.: статья 123 УЖТ; ст. 126 ВК; на речном, морском и автомобильном транспорте претензия к перевозчику, вытекающая из договора морской и речной перевозки груза, может быть заявлена в течение срока исковой давности (ст. 161 КВВТ, ст. 406 КТМ, ст. 39 УАТ и ГЭТ).

*(204) См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 340, 341. См. также: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М.: Статут. 2003. С. 350.

*(205) См.: Систематизированный сборник. С. 244.

*(206) См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М., 2003. С. 647. Глава написана В.В. Витрянским, который весьма детально рассматривает и подчеркивает консенсуальный характер договора транспортной экспедиции.

*(207) Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" // СЗ РФ. 2003. N 27 (ч. I). Ст. 2701.

*(208) СЗ РФ. 2006. N 37. Ст. 3890. 178

*(209) См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М., 2003. С. 686.

*(210) См.: Гражданское право: Учебник. Ч. II / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. СПб. С. 414, 415.

*(211) См.: Гражданское право / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. Т. 2. М., 1997. С. 415 (глава написана В.Т. Смирновым). Более подробно об этом см.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М., 2003. С. 646-735 (глава написана В.В. Витрянским).

*(212) См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее. Ч. II / Под ред. проф. О.Н. Садикова. М., 2003. С. 438.

*(213) Вестник ВАС РФ. 1998. N 11. С. 8. 184

*(214) См.: Алексеев И.В. Юридическая природа договора буксировки в советском морском и внутренневодном праве. - Ученые записки Пермского ун-та. Т.19. Вып. 4. 1961. С. 38.

*(215) Весьма детально договор буксировки анализируется Брагинским М.И. в гл. X "Договор буксировки" в кн. 4 "Договорное право". С. 546-594.

*(216) См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания / Под ред. Г.Г. Иванова. М. 2000. С. 386.