

**ХАРЬКОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ**

*Даугуль О.Н*

# **ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО**

**ХАРЬКОВ - 2005**

## **СОДЕРЖАНИЕ**

### ВВЕДЕНИЕ

#### ГЛАВА I. ОБЩАЯ ЧАСТЬ

1. Понятие и предмет транспортного права
2. Виды транспорта. Управление транспортом

#### ГЛАВА II. ИСТОЧНИКИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

1. Понятие источников транспортного права
2. Транспортное право и транспортное законодательство
3. Транспортное законодательство: его система и структура

#### ГЛАВА III. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

1. Понятие и виды договоров перевозки
2. Основания для заключения договора перевозки
3. договор перевозки грузов
4. Элементы обязательства по перевозке. Права и обязанности сторон
5. Основания прекращения договора перевозки
6. Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств
7. Ответственность перевозчиков и грузоотправителей за несохранность грузов
8. Ответственность перевозчика за просрочку доставки грузов

#### ГЛАВА IV. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ В ПРЯМОМ СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ

1. Особенности перевозки грузов в прямом смешанном сообщении
2. Узловые соглашения

#### ГЛАВА V. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

## **ВВЕДЕНИЕ**

В экономической жизни нашей страны отношения, связанные с транспортом, имеют важное значение. Транспорт является связующим звеном экономики страны, составляющим единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена. В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства осуществляется несколько своеобразно. Гражданский кодекс Украины в гл. 30 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 уставы и кодексы или нет.

Вместе с тем 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. Таким образом, обучающийся знакомится не только с положениями транспортного законодательства, но и с теоретическим обоснованием тех или иных положений, закладывая научный фундамент своей будущей специальности.

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, транспортными договорами и другие правоотношения в сфере транспорта.

# 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. Транспортное право регулирует отношения, связанные с перевозками на всех 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 самими транспортными предприятиями как одного, так и разных видов транспорта.

Общепринято разграничивать отрасли права по предмету и методу правового регулирования. 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 ряда 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. 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. Транспортное право представляет собой комплексную отрасль права, 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. Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права: гражданского, административного, трудового, земельного и т.д. – регулирование 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 - оформление транспортных документов, порядок лицензирования транспортной деятельности и т.д.

## **§ 2. ВИДЫ ТРАНСПОРТА. УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТОМ.**

Управление транспортом имеет своей задачей своевременно и качественно обеспечить дальнейшее развитие и совершенствование транспорта страны, жизнедеятельность всех отраслей экономики и на этой основе содействовать более полному удовлетворению материальных и культурных потребностей общества.

В соответствии с Законом Украины «О транспорте» от 10.11.94г. единую транспортную систему Украины составляют:

- транспорт общего пользования (железнодорожный, морской, речной, автомобильный и авиационный, а также городской электротранспорт, в том числе метрополитен);
- промышленный железнодорожный транспорт;
- ведомственный транспорт;
- трубопроводный транспорт;
- пути сообщения общего пользования.

Этим же Законом определяется состав и земли каждого из видов транспорта.

Главным органом в системе центральных органов исполнительной власти, который обеспечивает реализацию государственной политики в области транспорта, в сфере использования воздушного пространства Украины и навигационно-гидрографического обеспечения мореплавания является **Министерство транспорта Украины (Минтранс Украины)**.

Минтранс Украины является центральным органом исполнительной власти, деятельность которого направляется и координируется Кабинетом Министров Украины. Правовой статус Минтранса Украины и его основные задачи определяются Положением о Министерстве транспорта Украины, утвержденным Указом Президента Украины от 11 мая 2000 года № 678/2000 с изменениями и дополнениями, внесенными Указами Президента Украины от 26 ноября 2001 г. № 1144/2001, от 27 марта 2002 г. № 304/2002.

В пределах своих полномочий Минтранс Украины организывает исполнение актов законодательства Украины и осуществляет контроль за их реализацией. Минтранс Украины в пределах своих полномочий, на основании и во исполнение актов законодательства издает приказы, организует и контролирует их исполнение.

Возглавляет Минтранс министр, которого назначает на должность и увольняет с должности в установленном законодательством порядке Президент Украины.

Организационное, экспертно-аналитическое, правовое, информационное, материально-техническое и иное обеспечение деятельности Минтранса Украины осуществляется Государственным секретарем, которого назначает на должность по представлению Премьер-министра Украины и увольняет с должности Президент Украины. Государственный секретарь является подотчетным и подконтрольным Министру.

Через Министра транспорта Украины Кабмином направляется и координируется

деятельность Государственной службы автомобильных дорог Украины.

Для согласованного решения вопросов, которые относятся к компетенции Минтранса Украины, обсуждения важнейших направлений его деятельности в Министерстве создается коллегия в составе Министра (председатель коллегии), Государственного секретаря, его первого заместителя и заместителя (по должности), руководителей органов государственного управления, которые созданы в составе Минтранса Украины, иных руководящих работников Министерства, а также предприятий, учреждений и организаций, относящихся к сфере управления Минтранса Украины.

Минтранс Украины является юридическим лицом. В составе Минтранса Украины Кабинетом Министров Украины могут быть созданы органы государственного управления (департаменты, службы, инспекции).

**Государственный департамент автомобильного транспорта (Укравтотранс)** является органом государственного управления в области автомобильного транспорта и действует в составе Минтранса и ему подчиняется.

Правовой статус данного органа определяется Положением о Государственном департаменте автомобильного транспорта, утвержденного постановлением КМУ от 30.03.2000г. №586, с последующими изменениями и дополнениями.

Укравтотранс издает приказы организационно-распорядительного характера. Возглавляет его директор, которого назначает на должность и увольняет с должности Кабинет Министров по представлению Министра транспорта. Для разработки основных направлений развития автомобильного транспорта, решения важнейших вопросов деятельности создается коллегия Укравтотранса. Персональный состав коллегии утверждается Министром транспорта.

**Государственный департамент авиационного транспорта (Укравиатранс)** является органом государственного управления, который действует в составе Минтранса и ему подчиняется. Укравиатранс действует на основании Положения о Государственном департаменте авиационного транспорта, утвержденного постановлением КМУ от 29.03.2000 г. N 573 , с последующими изменениями и дополнениями.

Укравиатранс возглавляет директор, которого назначает на должность и увольняет с должности Кабинет Министров Украины по представлению Министра транспорта.

**Государственный департамент морского и речного транспорта (Укрморречфлот)** является органом государственного управления в области морского и речного транспорта, который действует в составе Минтранса и подчиняется ему. Созданный на базе Государственной администрации морского и речного транспорта в составе Министерства транспорта как орган государственного управления.

Действует на основании Положения о Государственном департаменте морского и речного транспорта, утвержденного постановлением КМУ от 30.03. 2000 р. N 584, с последующими изменениями и дополнениями. \_

Укрморречфлот возглавляет директор, которого назначает на должность и увольняет с должности Кабинет Министров Украины по представлению Министра транспорта.

Положения о структурных подразделениях Укрморречфлота утверждает Директор Укрморречфлота. Укрморречфлот является юридическим лицом.

**Государственная администрация железнодорожного транспорта (Укрзалізниця)** – является органом управления железнодорожным транспортом общего пользования, подведомственным Минтрансу.

Действует на основании Положения о Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины, утвержденного постановлением КМУ от 29.02.1996 г. № 262, с последующими изменениями и дополнениями.

В сферу управления Укрзалізниця входят Донецкая, Львовская, Одесская, Южная, Южно-Западная и Приднепровская железные дороги, а также иные объединения, предприятия, учреждения и организации железнодорожного транспорта по перечню, установленному Минтрансом.

Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезок в внутрішньому і міжнародному сообщенні і регулює виробничо-господарську діяльність залізничних доріг в сфері організації цього процесу.

Укрзалізниця в межах своєї компетенції видає накази, обов'язкові для виконання залізничними дорігами і підприємствами, що входять в сферу управління Укрзалізницею, організує і контролює їх виконання.

Укрзалізниця є юридичною особою. Укрзалізницю очолює генеральний директор, який має заступників, призначених Кабміном за представленням Міністра транспорту.

Для розробки основних напрямків розвитку залізничного транспорту, рішення найважливіших питань його господарської діяльності створено Рада Укрзалізницею. Склад Ради і положення про неї затверджуються Міністром транспорту.

## **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 Украины, постановления Кабинета Министров Украины, приказы Министерства транспорта Украины, иные подзаконные нормативные акты.

Определяющее положение по отношению ко всем другим законам занимает Конституция Украины как основной закон нашего государства. Конституция является источником транспортного права, выступая в качестве юридической базы его развития.

Несомненно, важный источник транспортного права — это Гражданский кодекс Украины, который сконцентрировал в отдельной главе 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.

В соответствии с Постановлением Верховного Совета Украины от 12.09.91 г. «О порядке временного действия на территории Украины отдельных актов законодательства Союза ССР», источниками транспортного права являются также законодательные акты Союза ССР, регулирующие отношения, связанные с транспортом, и не урегулированным украинским законодательством. Указанные законодательные акты применяются на территории Украины в части, не противоречащей Конституции и действующему законодательству Украины.

К основным законам, регулирующим деятельность транспорта относятся законы Украины «О транспорте» 1994 г., «О железнодорожном транспорте» 1996 г.; «О дорожном движении» 1993 г.; «О трубопроводном транспорте» 1996 г. и другие законы, содержащие правовые нормы, регулирующие те или иные отношения в области транспорта.

Источниками транспортного права являются также транспортные уставы и кодексы. Они детально регулируют отношения, возникающие на транспорте. Это Устав железных дорог Украины (1998 г.), Воздушный кодекс Украины (1993 г.), Кодекс торгового мореплавания Украины (1994 г.), Устав внутреннего водного транспорта СССР (1955 г.), Устав автомобильного транспорта УССР (1969 г.).

К числу источников транспортного права относятся указы Президента Украины, регулирующие наиболее важные и конкретные сферы транспортных отношений.

Источниками транспортного права являются также подзаконные акты, которые можно разделить на две группы:

- 1) постановления и распоряжения Правительства Украины;
- 2) инструкции, постановления и правила, исходящие от министерств и ведомств.

Министерству транспорта Украины предоставлено право согласовывать, утверждать в установленном порядке и издавать 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 давать по ним разъяснения.

К источникам транспортного права в настоящее время следует также отнести 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.). Например, согласно ст.160 Кодекса торгового мореплавания Украины (КТМУ) при отсутствии соответствующего соглашения сторон вопрос о сроке



доставки груза разрешается на основе обычаев, действующих в данном порту.

Источниками транспортного права следует считать также постановления Пленумов Верховного Суда Украины и Высшего Хозяйственного Суда, которые обеспечивают единообразие судебной практики и которым предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров.

## **§ 2. 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.

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 Украины вобрало 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 Украины 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 украинском 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). За период с 1920 года до настоящего времени было принято семь уставов железных дорог (УЖД СССР 1920г., УЖД СССР 1922г., УЖД СССР 1927г., УЖД СССР 1935г., УЖД СССР 1954г., УЖД СССР 1964г., УЖД Украины 1998г.) и если в первом Уставе железных дорог 1920 года было всего 47 статей, то Устав железных дорог 1922 года состоял из 76 статей и более подробно регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и железной дороги, а Устав железных дорог 1927 года содержал 128 статей и конкретизировал те положения, которые были заложены в Уставе железных дорог 1922 года. 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 года 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 года. 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 года, 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.

Устав железных дорог 1998 года отразил в своем содержании переход государства к рыночной экономике. В Уставе, исходя из рыночных отношений, не предусматривается государственное планирование перевозок грузов. В нем установлено, что перевозки грузов по железным дорогам осуществляются в соответствии с заявками грузоотправителей, что, несомненно, свидетельствует о расширении их прав. В Устав включены диспозитивные нормы, дающие возможность железным дорогам и участникам железнодорожной перевозки решать вопросы по взаимной договоренности, что создает основу для развития равноправных партнерских отношений. В то же время основные положения, связанные с договором перевозки грузов и пассажиров, подачей транспортных средств, ответственностью за нарушение обязательств, и другие остались неизменными, что свидетельствует об определенной стабильности в отношениях, регулирующих железнодорожные перевозки.

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.

Несколько своеобразно развивалось законодательство, регулирующее перевозки автомобильным транспортом. До 1969 года о них не было кодифицированного акта. Перевозка грузов и пассажиров регулировалась большим числом нормативных актов. В 1969 году был принят Устав автомобильного транспорта УССР.

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.

3. 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 международные перевозки. Особенно это влияние ощущается при анализе статей Воздушного кодекса Украины и Кодекса торгового мореплавания Украины.

Например, в области торгового мореплавания основным международным соглашением является Брюссельская конвенция 1924 года, 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" (Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок М., 1981. С.52, 222). Кодекс торгового мореплавания в своих статьях отразил все важнейшие положения Брюссельской конвенции (например, порядок составления коносамента и его реквизиты — ст. 138, 139, 140 КТМ Украины).

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

### § 3. 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 же 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 Украины, указы Президента Украины, постановления Кабинета Министров Украины, а также акты об отдельных видах транспорта (железнодорожно-транспортное законодательство, внутренневодное транспортное законодательство, морское транспортное законодательство, воздушно-транспортное законодательство, автомобильно-транспортное законодательство).

Систему указанных актов возглавляет Гражданский кодекс Украины, гл. 30 которого посвящена перевозке грузов и пассажиров. В ст.ст. 358—368 Гражданского кодекса 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.

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 нее 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. Это Устав железных дорог Украины (1998 г.), Воздушный кодекс Украины (1993 г.), Кодекс торгового мореплавания Украины (1994 г.), Устав внутреннего водного транспорта (1955г.), Устав автомобильного транспорта (1969 г.).

Каково же соотношение этих кодификационных актов с Гражданским кодексом

Украины? В соответствии со ст. 2 Гражданского кодекса гражданским законодательством регулируются договорные и иные обязательства, а также другие имущественные отношения, т.е. Гражданский кодекс 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 железных дорог — 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 КТМ Украины. Хотя указание, аналогичное ст. 1 Кодекса торгового мореплавания, отсутствует в других кодификационных транспортных актах, но 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.

Транспортное законодательство представляет собой единую взаимосвязанную подсистему гражданского законодательства. Ее составными элементами являются важнейшие акты, регулирующие транспортные отношения на всех видах транспорта. 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 железных дорог Украины**, который регулирует отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров, ответственностью транспортной организации 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. Всего в настоящее время на железнодорожном транспорте действует целый ряд актов, которые регулируют и развивают отношения, не вошедшие в Устав железных дорог Украины или регулируемые им недостаточно полно.

Особое место в законодательстве о железнодорожном транспорте занимают Правила перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почты железнодорожным транспортом Украины, утвержденного приказом Минтранса Украины от 28.07.98г., Порядок обслуживания граждан железнодорожным транспортом, утвержденный постановлением Кабинета Министров Украины от 19.03.97г. и другие ведомственные акты. Необходимость принятия подобных подзаконных актов была вызвана тем, что все вышеперечисленные акты недостаточно полно регулируют отношения железнодорожного перевозчика и клиентуры по перевозке грузов и отношения по перевозке пассажиров.

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 Украины** 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.

Дальнейшая конкретизация положений, регулирующих перевозку грузов и

пассажиров, производится Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, которые более детально, чем Кодекс торгового мореплавания и действующие в его развитие акты, регулируют вопросы перевозки грузов, пассажиров и багажа между портами Украины и иностранными портами. Общие правила 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 Украины**. Помимо регулирования перевозок грузов и пассажиров внутри страны Воздушный кодекс 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. 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.

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 **Устав внутреннего водного транспорта**, который регулирует весь комплекс отношений с клиентурой, связанных как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров.

Указанный Устав утвержден еще постановлением Совета Министров СССР. Помимо Устава внутреннего водного транспорта вопросам регулирования отношений при перевозке грузов речным транспортом посвящены несколько актов одного уровня с Уставом, дополняющих и конкретизирующих те положения, которые установлены Уставом

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.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров **на автомобильном транспорте**, является **Устав автомобильного транспорта Украинской ССР**.

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

Целый ряд постановлений Правительства Украины дополняют положения Устава, например постановление КМУ «Об утверждении Порядка проведения конкурса на перевозку пассажиров автомобильным транспортом» от 02.11.96г. №1346, постановление КМУ «О национальном автомобильном перевозчике» от 11.07.94г. №475, постановление КМУ «О мерах по созданию безопасных условий для междугородных и международных перевозок автомобильным транспортом» от 18.08.94г. №567 и др. Дальнейшая конкретизация порядка перевозки грузов и пассажиров осуществляется Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом в Украине и Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Украине. Всего в настоящее время на территории Украины действует целый ряд законодательных актов, регулирующих помимо Устава перевозки грузов, пассажиров, багажа автомобильным транспортом.

Все сказанное позволяет нам 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

### § 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. 358 ГК). 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. 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.

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 (железнодорожного, парохозяйства и т.д.). **Прямыми** признаются перевозки, в выполнении которых по одному документу участвуют несколько предприятий одного вида транспорта.

**Прямой смешанной перевозкой** считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится различными предприятиями нескольких видов транспорта.

На морском транспорте различают перевозки в малом каботаже, в большом каботаже и в заграничном сообщении. Под **малым каботажем** понимают перевозку грузов между украинскими портами одного и того же моря. К **большому каботажу** относятся перевозки груза, осуществляемые между украинскими портами разных морей, даже если судно при этом проходит через иностранные воды. Перевозка из украинских 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. X ВК).

На автомобильном транспорте перевозки подразделяются на городские, пригородные, междугородные и международные.

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., и к **международным** — перевозки за пределы или из-за пределов Украины с пересечением Государственной границы Украины. Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки грузов и пассажиров осуществляются перевозчиком на основании лицензии, выданной в порядке, установленном законодательством.

## **§ 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 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. Заявка на перевозку грузов представляется в управление железной дороги с указанием объема перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, железным дорогам назначения и датам погрузки, а если перевозка грузов будет производиться в пределах железной дороги отправления — с распределением по родам грузов, железнодорожным станциям назначения и датам погрузки.

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 (ст. 58 УВВТ).

На автомобильном транспорте заявка представляется в обусловленные договором на перевозку грузов автомобильным транспортом сроки.

Случаи непредставления грузоотправителями заявок в срок, предусмотренный нормами транспортных уставов, должны рассматриваться как отказ от транспортных средств.

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 (например, в связи с переводом грузополучателя в порядке применения договорных санкций на аккредитивную форму расчетов и невыставлением им аккредитива).

Подачей заявки грузоотправитель 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 производится, как правило, в соответствии с месячным графиком подачи судов, согласованным с грузоотправителем. Если график подачи судов не был составлен, подача



тоннажа и предъявление груза к перевозке производятся в соответствии с направляемым перевозчиком отправителю уведомлением о дате подачи тоннажа, составляемым 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 в транспортных уставах (например, годовой договор на автомобильном транспорте, навигационный — на внутренневодном транспорте). Следует отметить, что система длительных (долгосрочных) договоров получила широкое распространение на транспорте в начале тридцатых годов, когда рядом постановлений Правительства было предусмотрено заключение органами транспорта и их клиентурой прямых договоров на перевозку грузов (См. постановление СНК СССР от 25 декабря 1933 г. "О заключении договоров перевозки грузов на 1934 год"). 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.

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.

В тоже 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.

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.

### **§ 3. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

Реализация принятых к исполнению заявок (заказов) на перевозку грузов осуществляется путем заключения и исполнения договоров между транспортными предприятиями 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. В соответствии со ст. 358 Гражданского кодекса Украины, по договору перевозки груза транспортная организация (первозчик) 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.

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, то 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.

Из содержания ст. 358 Гражданского кодекса Украины 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 перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, хотя здесь имеется определенная специфика, перевозка осуществляется не одним видом транспорта, а несколькими, и первоначальный перевозчик обязуется доставить груз получателю. При анализе договора на перевозку груза в прямом смешанном сообщении следует рассматривать 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.

Таким образом, перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении выступают перед клиентурой как единая транспортная организация и 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.

Из вышеизложенного следует, что **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.

Перевозчиком грузов может быть лишь коммерческая организация или физическое лицо-субъект предпринимательской деятельности без образования юридического лица (частный предприниматель), которые в соответствии с действующим законодательством Украины вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов. 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 транспорте используется и другая терминология. Грузоотправителя там иногда называют фрахтователем, а договор перевозки — договором фрахтования. Поскольку указанная терминология специфична для морских перевозок и притом применяется не всегда, в качестве субъектов обязательства по перевозке в данной работе будут "перевозчики", "грузоотправители" и "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 транспортировку грузов, но и иные действия, связанные, например, с погрузкой, выгрузкой грузов, их хранением и выдачей грузополучателю.

Права и обязанности сторон определяются транспортными уставами, кодексами, правилами перевозок и договорами.

Перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. В целях выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверять 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.

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 выше обязанностей обычно приводит к повреждению или порче груза, в связи с чем приходится решать, кто должен нести ответственность перед грузополучателем.

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 перевозчик, который загружает в него груз. Погрузив груз в транспортное средство, непригодное в коммерческом отношении, данный перевозчик 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 дается 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 неодинаково. На железнодорожном транспорте, если погрузка груза производится в местах общего пользования, то его вес определяется перевозчиком; в тех же случаях, когда погрузка осуществляется в местах необщего пользования, вес груза определяется грузоотправителем.

Определение массы груза по трафарету в соответствии со стандартом, расчетным путем, посредством мера или условно проводится грузоотправителем. При этом не допускается определение массы груза расчетным путем, посредством обмера грузов, если 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 паромством 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. На речном транспорте вес груза, отправляемого с причалов, складов и погрузочных пунктов необщего пользования, а также общего пользования, но не находящихся в ведении паромств определяется грузоотправителем. Определение груза расчетным путем, по обмеру или условно во всех случаях производится грузоотправителем (ст.65 УВВТ).

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 товарно-транспортной накладной о весе груза с указанием способа его определения производится грузоотправителем. Таким образом, транспортное законодательство устанавливает четкий порядок определения веса груза, который принимается к перевозке.

Уплата 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.

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 условием 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. Грузы считаются доставленными в срок, если они выгружены или поданы для выгрузки грузополучателям до истечения установленного срока доставки.

По общему правилу грузы, нуждающиеся в затаривании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, обеспечивающей безопасность движения, сохранность грузов, транспортных средств. 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, которая является основным транспортным документом. Накладная содержит необходимые сведения о перевозимом грузе, степени использования грузоподъемности вагона (контейнер), 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. Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной. Что касается проверки веса груза, сдаваемого к перевозке, то перевозчику предоставлено право проверять вес грузов путем выборочного взвешивания. Перевозчик в удостоверение принятия груза к перевозке выдает грузоотправителю грузовую квитанцию. 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 настоящее время прием грузов к перевозке оформляется накладной (на железнодорожном, речном, воздушном, автомобильном и в отдельных случаях на морском порте) и коносаментом (на морском транспорте).

## **§ 5. ОСНОВАНИЯ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ**

Доставкой и выдачей груза, поступившего в адрес грузополучателя, завершается исполнение перевозочного обязательства. В зависимости от того, исполнено ли 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 имеет 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. 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.

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

В случае прибытия в пункт назначения транспортного средства с техническими неисправностями, в результате которых возникла возможность доступа к грузу или его повреждения, или с какими-либо неисправностями пломб 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, могущие служить основанием для материальной ответственности транспортной организации, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются составляемыми перевозчиками коммерческими актами или актами общей формы.

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 непосредственно после выгрузки грузов;

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

При невозможности составить коммерческий акт в указанные выше сроки он должен быть составлен 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 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 таких нарушений допущено.

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

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

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

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.

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.

Если при передаче грузов с водного транспорта на железнодорожный или автомобильный или наоборот будут обнаружены недостача, порча, либо повреждение груза, либо несоответствие контрольных знаков на пломбе 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 своей пломбой, 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 за несохранность перевозимого в вагоне (контейнере) груза отправителя или транспортной организации. Кроме того, в случае отсутствия вины отправителя на основании данных коммерческого акта распределяется ответственность между соперевозчиками.

## **§ 6. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА НЕПОДАЧУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ОТПРАВИТЕЛЯ ЗА НЕИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.**

Обязательства по перевозке грузов подчиняются общим правилам гражданского законодательства об ответственности лиц 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 следующих формах:

а) **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 в договорах об организации перевозок грузов либо в транспортных уставах (например, ст. 181 УВВТ).

На речном и морском транспорте исполнение недогруза производится 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 несет обязанность 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.

б) **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 случае 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 засчитываются в счет выполнения обязательства по перевозке груза.

Нарушение своих обязанностей грузоотправителями может выразиться в форме:

- неиспользования поданных транспортных средств; поданные перевозчиком транспортные средства признаются неиспользованными при допущении их простоя, выходящего за пределы отчетных суток (исчисляются на 18 часов), в которые должна быть произведена погрузка, при отказе от уже поданных транспортных средств или оставлении их недогруженными (например, из-за отсутствия груза)
- отказа от предусмотренных заявкой (заказом) транспортных средств. Такой отказ может последовать только до их подачи перевозчиком.

Представляется, что вопросы ответственности за невыполнение обязательства на всех видах транспорта должны разрешаться одинаково. Причем эта ответственность в соответствии со ст. 209 Гражданского кодекса должна быть основана на принципе вины.

Следует учитывать и международную практику. Так, 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 года. Согласно ст. 20 указанной Конвенции воздушный перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять.

Согласно ст. 203 Гражданского кодекса 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 транспортными уставами и кодексами.

Обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов предусмотренные в транспортных уставах и кодексах различны.

К обстоятельствам, 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. Необходимо, чтобы вызванный ими ущерб не мог быть предотвращен добросовестными действиями перевозчика и грузоотправителя. 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).

Кроме явлений, связанных с непреодолимой силой и другими существенными обстоятельствами, законодатель указывает на аварию как на обстоятельство, освобождающее перевозчика и грузоотправителя. Следует иметь в виду, что не всякая авария является основанием для освобождения от ответственности. Основанием для освобождения от ответственности является такая авария, в результате которой прекращается осуществление основной производственной деятельности, т.е. отсутствие возможности для осуществления операций, связанных с погрузкой, выгрузкой грузов для перевозчика (выход из строя погрузочно-разгрузочных механизмов, причалов, иных береговых сооружений и т.п.); и отсутствие возможности производства продукции, которая подлежала погрузке – для грузоотправителя. Указанные выше основания освобождения от ответственности должны быть доказаны путем предоставления официальных документов;

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

## **§ 7. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ ЗА НЕСОХРАННОСТЬ ГРУЗОВ**

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 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 надлежащее 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, являются неправомерными и при наличии других условий влекут за собой ответственность.

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

Сам факт обнаружения груза с повреждением еще не говорит о противоправности поведения перевозчика, и нельзя возлагать на перевозчика ответственность за повреждение груза, если им выполнены все требования, направленные на сохранность груза, доставленного с повреждениями; но это верно лишь в том случае, если будут установлены неправомерное поведение грузоотправителя или наличие определенных причин (например, действие непреодолимой силы и т.д.), освобождающих перевозчика от ответственности в соответствии с действующими на транспорте правилами.

Однако если не будут установлены неправомерные действия со стороны грузоотправителя либо будут отсутствовать причины, освобождающие перевозчика от ответственности, а грузу причинен ущерб, то ответственность за этот ущерб должен нести перевозчик, у которого находился этот груз, 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. 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 хозяйственные 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 редко. Статьи транспортных уставов и кодексов говорят о возмещении перевозчиком ущерба, причиненного при перевозке груза, и этот термин, не следует считать равнозначным термину "убытки", т.к. Ст. 203 Гражданского кодекса включает в понятие убытка и не полученные кредитором доходы, которые он получил бы, если бы обязательство было исполнено должником (упущенная выгода).

Законодатель точно фиксирует, как следует устанавливать размер возмещения ущерба при полной и частичной утрате груза, а равно 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 установленного 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.

Существует разграничение понятий "порча" и "повреждение" груза. Под порчей груза 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. Причиняемый в таких случаях убыток определяется в сумме, на которую понизилась ценность груза.

Статья 362 Гражданского кодекса 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.

Принцип ответственности за вину распространяется не только на перевозчика, но и на его клиентуру — грузоотправителей и грузополучателей. Это правило вытекает из содержания ст. 211 Гражданского кодекса, 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 не предусмотрена, хотя практика свидетельствует о необходимости установления такой ответственности.

Перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении не могут нести солидарной ответственности за сохранность грузов, так как в их взаимоотношениях отсутствует главный признак, присущий солидарной обязанности должников, — право кредитора требовать исполнения обязательства в полном объеме от любого должника.

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.

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.

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. 209 Гражданского кодекса, в соответствии с 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 хозяйственным 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 и, несмотря на это перевозчик 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.

Вторая группа обстоятельств предусматривает презумпцию невиновности перевозчика. Это 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 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.

## **§ 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 предприятия 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.

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. Последний носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза.

Например, статья 188 Устава внутреннего водного транспорта за просрочку доставки груза в пункт назначения предусматривает ответственность перевозчика в размере пятидесяти процентов провозной платы при просрочке, превышающей 4/10 срока.

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

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).

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 года 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.

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.

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 перевозку грузов в прямом смешанном сообщении, являются транспортные уставы, действующие на различных видах транспорта.

Следует отметить, что нормы в разделах, регулирующих перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, 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.

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 года 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 году 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 года, 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 пароходства.

Уставом железных дорог СССР 1935 года 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 года и 1964 года перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении был посвящен уже целый раздел (V).

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.

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 на рушение 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 пункт 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 связано с тем, чтобы в пунктах перевалки не создавалось скопления грузов, ожидающих открытия или окончания навигации, и не нарушались при этом установленные сроки доставки.

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 факт 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 передач 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 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, больше 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, регулирующей отношения перевозчиков в прямом смешанном сообщении по перевалке грузов, является узловое соглашение, которое заключается между транспортными организациями.

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

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, 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.

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 обязательства 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 транспортных уставах, которые предусматривают, что условия работы перевалочных пунктов определяются узловыми соглашениями.

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.

Заключая узловое соглашение и осуществляя перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, перевалочные организации — станции, порты (пристани) обслуживают основную деятельность транспортных предприятий — 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. № 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.

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.

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 для предъявления передаточных ведомостей.

Кроме того, передаточная ведомость выполняет и другую наиболее 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.

Ответственность за груз до оформления передачи лежит на сдающей стороне.

Вместе с тем при перевалке грузов с водного транспорта на железнодорожный возникает любопытная ситуация. Порожние 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 на транспорте используются 10-, 20- и 30-тонные контейнеры, что позволяет значительно расширить применение контейнерных перевозок. А это в свою очередь сыграет важную роль в обеспечении сохранности грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении.

## ГЛАВА V. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

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 транспортных уставах и кодексах этому вопросу посвящены отдельные главы и разделы. 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.

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

Гражданский кодекс Украины (ст. 358) и все транспортные уставы и кодексы (за исключением Устава внутреннего водного транспорта) 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 — 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; 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) в билетную кассу пассажир имеет право:
- не позднее чем за 15 часов до отправления поезда; (судна) получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты;
- менее чем за 15 часов, но не позднее чем за 4 часа до отправления поезда (судна) получить стоимость билета и 50 процентов стоимости плацкарты;
- менее чем за 4 часа до отправления поезда (судна) получить обратно стоимость билета. Стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается.

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 (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 причитающийся 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; по обстоятельствам, зависящим от транспортной организации, пассажиру возвращается стоимость проезда.

Кроме указанных прав пассажиры при следовании на транспортном средстве обязаны соблюдать правила, установленные на каждом виде транспорта. 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 перевозка таких предметов не влечет за собой административной или уголовной ответственности.

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

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 одним из основных условий договора перевозки пассажира.

Перевозчики несут ответственность за несвоевременную доставку пассажира, если не докажут, что задержка или опоздание имели место 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 этим убытки.

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 ценности;
- 2) утраты или недостачи багажа — в размере стоимости утраченного или недостающего багажа либо в размере суммы, на которую понижилась 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.