

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(Национальный исследовательский университет)»
Институт открытого и дистанционного образования
Кафедра «Управление и право»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент

Начальник ПЭиПТО

_____ Г.С.Аксенова

_____ 20__ г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой

_____ А.А. Демин

_____ 20__ г.

Договор железнодорожной перевозки

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ – 40.03.01.2015.12345. ВКР

Руководитель работы

доцент кафедры УиП, к.ю.н

_____ А.С. Черепашкин

_____ 20__ г.

Автор работы

студент группы ДО–529

_____ П.Е.Зацепин

_____ 20__ г.

Нормоконтролер

Старший преподаватель

_____ Е.Н.Бородина

_____ 20__ г.

Челябинск 2018

АННОТАЦИЯ

Зацепин П.Е. Договор железнодорожной перевозки. – Челябинск: ЮУрГУ, 2018, ДО–529, 63 с., библиогр. список – 38 наим., 12 л. плакатов ф. А4

Объектом выпускной квалификационной работы выступают общественные отношения, возникающие по поводу перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом.

Целью исследования является рассмотрение и обновление вопросов, связанных с концепцией договора перевозки пассажиров и грузов по железной дороге, и выявление проблем, возникающих в этом случае.

Цели исследования привели к необходимости решения следующих задач:

- рассмотрение вопроса о разработке договора перевозки;
- определение понятия договора перевозки грузов;
- рассмотрение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- рассмотрение договора перевозки пассажиров по железной дороге;
- раскрытие основы договора, его исполнение и возникающие проблемы;
- анализ элементов обязательства по перевозке и прав и обязанностей сторон;
- рассмотрение расторжения договора;
- определение ответственности сторон.

Предметом исследования является:

- нормы Гражданского кодекса Российской Федерации и федеральные законы, предусматривающие возникновение обязательств по перевозке грузов и пассажиров по железной дороге;
- научные публикации и периодические издания, связанные с темой исследования;
- материалы судебной практики арбитражного суда в отношении темы исследования.

Методами, используемыми в работе, являются общие научные методы познания (анализ, синтез, дедукция, индукция) и метод сравнительных исследований. Это позволяет нам выявить особенности соотношения Гражданского кодекса и Федеральных законов, регулирующих отношения, связанные с договором перевозки и его индивидуальными типами.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1 ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ	
1.1 Развитие правового регулирования договора перевозки.....	8
1.2 Современное понятие договора перевозки.....	14
2 ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	
2.1 Договор перевозки грузов.....	18
2.2 Договор перевозки пассажиров.....	40
3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	
3.1 Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов.....	47
3.2 Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки пассажира.....	50
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	57
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	61

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы выпускной квалификационной работы.

Транспорт – это сфера жизни, которая во многом определяет уровень развития страны и цивилизации общества, возможность перехода к рыночным отношениям, степень безопасности прав и свобод человека, состояние окружающей среды и т. д. Транспорт является независимой сферой экономической деятельности, проживающей по специальным правилам.

Роль транспорта заключается в предоставлении конкретных услуг, направленных на перемещение товаров или людей в пространстве.

В то же время транспортная деятельность не сопровождается созданием новых вещей (объектов материального мира) [1].

Транспортные услуги – это не производство материального продукта, а существенное влияние на перемещение вещей и населения: миграция, торговля, труд.

В настоящее время российский железнодорожный транспорт находится в состоянии структурной реформы и приватизации. В то же время федеральный железнодорожный транспорт имел множество специфических особенностей, например: территориально–отраслевое строительство структуры управления, необходимость поддержания высокой степени централизации в управлении процессом транспортировки, практическое отсутствие конкуренции от других видов транспорта и в параллельных направлениях. Все это создает объективные трудности в реформировании и проведении рыночных реформ в отрасли.

Значительно обновлена правовая основа, регулирующая обязательства по перевозке грузов железнодорожным транспортом. Так, были приняты и вступили в силу следующие важные федеральные законы: «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «Устав железнодорожного транспорта РФ», «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Кроме того, в соответствии со статьей 3 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации Министерство путей сообщения Российской Федерации утвердило пакет Правил движения.

Совершенствование законов, регулирующих отношения с деятельностью железнодорожного транспорта, невозможно без глубокого теоретического понимания проблем транспортного права. Одной из таких проблем является понимание юридического характера отношений между лицами, рассматривающими договор перевозки.

Основным элементом системы всех так называемых транспортных договоров считается договор перевозки, согласно которому традиционно понимается договор перевозки конкретного груза, разработанный в соответствии с моделью реального договора, то есть такой договор, по которому перевозчик обязуется доставить отправленный ему отправителем груз до пункта назначения и передать его лицу, уполномоченному на получение товара (получателя), и отправитель обязуется оплатить перевозка товара установленной пошлиной.

Степень научной разработанности. Наиболее известные работы по данной проблематике принадлежат таким ученым как Абова Т.Е., Агарков М.М., Александров-Дольник М.К., Алексеев С.С. Апполонов Е.В., Астановский Г.Б., Астахова Е.Н., Баукин В.Г., Брагинский М.И., Братчикова Н.В., Витрянский В.В., Горюнов А.В., Залесский В.В., Егиазаров В.А., Корнеев В.Г., Масевич М.Г., Моргунова Г.В., Нарозников Н.К. Петров И.Н., Победоносцев К.П., Рапопорт Л.И., Расулов А.В., Романович А.Н., Садиков О.Н., Смирнов В.Т., Тарасов М.А., Ткаченко Е.В., Тютрина Н.Н., Фалькович М.С., Хаскельберг Б.Л., Ходунов М.Е., Шмелев В.В., Шершеневич Г.Ф., Яичков К.К., и другие авторы.

Однако проблемы исследования не исчерпываются, прежде всего, это связано с изменениями в законодательстве, новыми правовыми актами.

Цель исследования – социальные отношения, возникающие в связи с перевозкой грузов и пассажиров по железной дороге.

Целью исследования является рассмотрение и обновление вопросов, связанных с концепцией договора перевозки пассажиров и грузов по железной дороге, и выявление проблем, возникающих в этом случае.

Цели исследования привели к необходимости решения следующих задач:

- рассмотрение вопроса о разработке договора перевозки;
- определение понятия договора перевозки грузов;
- рассмотрение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- рассмотрение договора перевозки пассажиров по железной дороге;
- раскрытие основы договора, его исполнение и возникающие проблемы;
- анализ элементов обязательства по перевозке и прав и обязанностей сторон;
- рассмотрение расторжения договора;
- определение ответственности сторон.

Предметом исследования является:

- нормы Гражданского кодекса Российской Федерации и федеральные законы, предусматривающие возникновение обязательств по перевозке грузов и пассажиров по железной дороге;
- научные публикации и периодические издания, связанные с темой исследования;
- материалы судебной практики арбитражного суда в отношении темы исследования.

Методами, используемыми в работе, являются общие научные методы познания (анализ, синтез, дедукция, индукция) и метод сравнительных исследований. Это позволяет нам выявить особенности соотношения Гражданского кодекса и Федеральных законов, регулирующих отношения, связанные с договором аренды и его индивидуальными типами.

Структура работы состоит из введения, трех глав, заключения и библиографии.

1 ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

1.1 Развитие правового регулирования договора перевозки

В дореволюционной России было детальное регулирование отношений, возникающих при перевозке пассажиров на железных дорогах. Достаточно сказать, что в общем уставе РЖД 1885 года (ред. 1916) была отдельная глава (глава вторая) о перевозке пассажиров и их багажа, в которую вошли 29 статей. В соответствии с общим уставом (статья 15): «постоянное пассажирское сообщение должно проводиться в соответствии с графиком, опубликованным для общей информации и размещенным для просмотра на всех станциях. В расписании должно указываться: время проезда (прибытия, остановки и отхода) поездов с использованием каждой станции; классы вагонов, включающие каждый поезд; станция, на которой производится прием пассажиров, с указанием на какую станцию могут следовать пассажиры на каждом поезде; поезда, в которых есть отделения для дам и курящих, и в каком классе полагаются те и другие. Время отправления и прибытия поездов было указано по петроградскому или по местному времени».

Количество пассажирских поездов и вагонов в них должно было соответствовать текущей потребности в беспрепятственных пассажирских перевозках по каждой линии в пределах железнодорожной пропускной способности и грузоподъемности вагонов. Количество вагонов на поездах, а также случаи пассажирских аварийных и дополнительных поездов были определены для каждой дороги министром путей сообщения.

Офисы билетов и багажа были открыты и закрыты в течение времени, определенного Министерством путей сообщения для каждой станции отдельно. На пассажирских билетах должны были быть указаны: время выдачи и номер билета; станция отправления, станция назначения; класс, стоимость билета; тип и номер поезда. Стоимость проезда пассажиров и багажа определяется действующими на основании закона тарифами, печатные копии которых должны быть проданы на всех станциях. Местные тарифы были размещены на кассах и в пассажирских залах.

Каждый пассажир имел право свободно перевозить в том классе, в котором он зарегистрирован, одного ребенка в возрасте до пяти лет, при условии, что ребенок не занимал отдельное место; для перевозки других детей (до десяти лет) взимается плата, которая не должна превышать половины тарифа, определенного для взрослого.

Пассажир был обязан иметь билет на проезд и представлять его железнодорожным агентам. Условия действия пассажирских билетов на проезд определялись Железными дорогами и утверждались Министерством путей сообщения. Билет давал право на одно место в вагоне соответствующего класса, которое должно было быть предоставлено пассажиру по его просьбе. Если было невозможно предоставить место, соответствующее билету, пассажиру было предоставлено временное место в вагоне самого высокого класса без взимания

дополнительной платы. В случае отсутствия мест в перевозке высшего класса пассажиру была предоставлена возможность либо обменять свой билет на билет более низкого класса с оплатой разницы в цене, либо отказаться от поездки и вернуть деньги за оплаченный билет и багаж.

Пассажир, который был в поезде без билета, был обязан заплатить вдвое большую стоимость билета за все фактическое расстояние, пройденное поездом от станции управления до станции, которая была предусмотрена для расписания ближайшей остановки поезда, и купить новый билет до места назначения. В случае несоблюдения этого обязательства такой пассажир был выведен из поезда при условии оплаты за проезд (двойная плата за перевозку). Несоблюдение надлежащей безопасности приводило к составлению Протокола, в котором фиксировалось нарушение, совершенное пассажиром, а также его личность и место жительства. На основании статьи 25 Общего устава: «соответствующая сумма была собрана у пассажира в суде».

Начальник станции имел право, в том числе через жандармов, снимать пассажира с поезда также в следующих случаях: если пассажир нарушает правила, обеспечивающие спокойствие других пассажиров; когда пассажир совершает действия, которые являются оскорбительными для других пассажиров; если пассажир рядом с общим вагоном находится в болезненном состоянии, угрожая опасности других пассажиров или страдающим болезнью, вызывающей общее отвращение (при отсутствии возможности разместить его в отдельной комнате). Более того, удаление пассажира из поезда не разрешалось на станциях, расположенных далеко от городов, сел и пассажиров, вывезенных из поезда, имело право вернуть уплаченную пошлину за перевозку с сохранением соответствующей части для фактическое расстояние.

Каждый пассажир имел право брать столько багажа, сколько может поместиться без ограничений другим пассажирам в пространстве, предназначенном для ручного багажа. Ручной багаж был доставлен бесплатно, забота о его сохранении лежала на самих пассажирах, поскольку железная дорога ограничивалась обязательством принимать зависимые меры для защиты пассажиров. Ручной багаж считался маленьким и легким в переноске, который легко вписывался в легковой автомобиль.

В отличие от ручного багажа, багаж понимался как такой багаж, который за определенный тариф был отправлен на багажную машину того же поезда, по которому пассажир следовал. Только предметы, которые были упакованы в чемоданы, сундуки, корзины, дорожные сумки и т. д., должны были перевозиться в качестве багажа. Громоздкие предметы, упакованные в большие сумочки, бочки и т. д., разрешались перевозить как багаж, насколько это возможно, с разрешения мастера станции. Каждый пассажирский билет дал пассажиру право на бесплатную перевозку в багажном вагоне одного мешка багажа. Принятие багажа подтверждено квитанцией. Багаж был выдан железной дорогой для носителя багажа.

Если багаж не был отправлен железной дорогой на предъявителя багажной квитанции в течение 48 часов после запроса, пассажир имел право считать его

потерянным и получить от железной дороги вознаграждение, причитающееся за это.

Багаж, который не был востребован по прибытии поезда на соответствующей станции, был взят на железную дорогу для хранения. Затем в течение 14 дней информация об отсутствии спроса на багаж должна была быть опубликована три раза в заявлениях. После следующих четырех месяцев, если владелец Багажа не был найден, Багаж был продан на открытом аукционе.

В Общем уставе ОАО «РЖД» предусмотрены специальные меры ответственности, которые применяются к железным дорогам в случае нарушения условий договора перевозки пассажиров и багажа. Компенсация за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажиров при транспортировке, осуществлялась Железными дорогами в соответствии с правилами, предусмотренными гражданским правом.

В случае неправильного вывоза пассажира из поезда последний имел право по своему выбору либо потребовать компенсацию за убытки, вызванные, либо получить вознаграждение от железной дороги в размере двойной пошлины за перевозку (статья 93 Устава).

Железная дорога не несет ответственности перед пассажирами за любую задержку в выезде или прибытии поездов. Однако, если эта задержка привела к прерыванию поездки из-за ухода поезда, прилегающего к другой дороге, пассажир отправляется в прямом сообщении, возвращая сборы, уплаченные за поездку и багаж.

При подготовке проекта Гражданского кодекса составители рассматривали как договор перевозки пассажиров, так и договор перевозки багажа в качестве отдельных видов договора перевозки. Специальные правила, регулирующие перевозку пассажиров, в первую очередь были направлены на обеспечение безопасности пассажиров. Согласно ст. 1998 года проекта ГУ «перевозчик обязан бережно относиться к безопасной перевозке пассажиров и несет ответственность за любой ущерб, вызванный недостатком знаний и опыта, необходимых для выполнения принятой перевозки». В комментарии к этой статье Редакционная комиссия подчеркнула, что «в некоторых договорных отношениях должнику следует уделять особое внимание делу, а не обычной осторожности». Такие контракты включают транспорт, для успешного осуществления которого перевозчик должен обладать особыми знаниями и опытом, поскольку он доверял не только иностранному имуществу, но и личной безопасности пассажиров. По словам Редакционной коллегии, «перевозчики должны не только соблюдать установленные законом или другими обязательными правилами ... технические меры предосторожности, касающиеся правильного обслуживания транспортных средств, но в целом, чтобы заботиться о безопасной перевозке пассажиров, в случае несоблюдения такой заботы или отсутствия необходимых для осуществления принятой перевозки знаний и опыта, перевозчик должен нести ответственность за ущерб пассажирам ...»

Практическая значимость этого правила заключалась в том, что в настоящее время строгие требования предъявляются не только к государственным

водителям, предусмотренным действующим законодательством, но и ко всем перевозчикам.

Перевозчики были обязаны поддерживать транспортные средства в хорошем состоянии, они должны были быть безопасными и пригодными для перевозки пассажиров. Перевозчикам было запрещено брать пассажиров в количестве, превышающем количество транспортных средств. В случае нарушения этого обязательства перевозчиком каждый пассажир имел право на гражданскую ответственность, например, отказаться от услуг перевозчика и потребовать компенсацию за ущерб.

Определенные обязанности были возложены на проект ГУ и пассажиров. В частности, водитель штата имел право не принимать на перевозку лиц, которые пьют или находятся в таком болезненном состоянии, что может угрожать опасностям для других пассажиров. В соответствии со статьей 2000 проекта ГУ «пассажир возвращает свои сметные расходы». Комментируя эту статью, редакционная коллегия подчеркнула, что «государственный перевозчик по закону или концессии обязан перевозить пассажиров, не отдавая предпочтение одному человеку». Несоблюдение этого требования влечет за собой обязанность государственного перевозчика компенсировать пассажиру потери. Для обеспечения безопасности пассажиров было предусмотрено исключение из этого общего правила: «государственному водителю было предоставлено право не принимать людей в пьяном состоянии или в таком болезненном состоянии, которое могло бы угрожать другим пассажирам. Более того, соответствующее правило не запрещать государственному шоферу принимать людей в состоянии опьянения или болезни для перевозки, поскольку такое строгое правило часто бывает несправедливым и ненужным, например, если можно было взять отдельную комнату для пьяного или больного пассажира. в то же время «государственный водитель, который добровольно и намеренно принимал таких опасных лиц для перевозки, обязан, конечно, нести за них ответственность ...

Основная обязанность пассажира заключалась в том, чтобы оплатить фрахт. Проект ГУ включал положение в соответствии со статьей 2002 о том, что «плата за перевозку, если она не получена до отправления в любой форме, может быть заявлена государственным перевозчиком в любое время». В то же время редакционная коллегия отметила, что «согласно существующему обычаю пассажир в конце поездки произвел оплату простым перевозчикам (перевозчикам, операторам парома и т. д.)». Вместе с тем было также подчеркнуто, что «этот вид сборов не распространяется на государственных перевозчиков, которые при работе с несколькими пассажирами будут подвергаться значительным задержкам на остановках и часто будут лишены их оплаты из-за фактической неспособности отслеживать всех пассажиров и заставить их совершать платежи». Таким образом, «государственный перевозчик имеет право потребовать оплату за перевозку заранее, то есть как до вылета пассажиров на дороге, так и в любое время во время перевозки».

Железная дорога не имела права отказывать грузоотправителям в транспортировке своего груза. Единственными исключениями были:

- отправитель товаров не согласился соблюдать условия перевозки, установленные Общим уставом ОАО «РЖД»;
- перевозка товаров была приостановлена по распоряжению правительства или в связи с чрезвычайным событием или актом форс–мажорных обстоятельств;
- перевозка товаров, представленных для перевозки, требовала специально приспособленных транспортных средств, которые железная дорога не имела и не обязана иметь;
- все помещения и участки железнодорожной станции, предназначенные для хранения товаров, были заполнены, а представленные товары не принадлежали количеству товаров, предназначенных для отгрузки (из статьи 2 Общего устава).

При отсутствии возможности отправить товар в день его принятия от грузоотправителя по железной дороге железная дорога обязана обеспечить ее отправку в порядке очередности (приемка груза для перевозки с ожиданием на складе). В соответствии со статьей 49 Устава «это условие отгрузки указано в накладной, в которой также указывается день будущей отгрузки, и если невозможно определить указанную дату – имена двух последних грузоотправителей, ожидающих очереди».

В Советском Союзе большое значение придавалось развитию транспорта как одного из основных звеньев единого народнохозяйственного комплекса страны. В соответствии с многочисленными законодательными документами партии и правительства значительные инвестиции были направлены на расширение сети железных дорог, строительство новых автомагистралей, портов, пристаней для яхт, аэропортов, увеличение парка вагонов и других транспортных средств, разработка и производство современных кораблей и самолетов. Пассажирские и грузовые перевозки растут неуклонно.

Следует отметить, что уровень правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа на протяжении всего советского периода развития гражданского права характеризовался явной неадекватностью степени общественного понимания роли и важности транспорта в жизни страны. Достаточно сказать, что на протяжении большей части советского периода правила в отношении договора перевозки отсутствовали в кодифицированных актах гражданского права. Например, в Гражданском кодексе РСФСР 1922 года не было никаких правил, регулирующих договор перевозки.

Только в Основах гражданского законодательства СССР и союзных республик 1961 года (далее – Основы гражданского права 1961 года) существовала отдельная глава о договоре перевозки – глава 9 «Перевозка». В этой связи А.Л. Маковский, комментируя соответствующие положения Основ, подчеркнул важность кодификации правил договора перевозки: «Включение в Основы норм о перевозке грузов, пассажиров и багажа имеет важное значение. Во-первых, в союзном законе впервые закреплены не отдельные, а все важнейшие положения о перевозках. Тем самым создана предусмотренная Конституцией СССР (ст. 66) законодательная основа для получившего широкое распространение регулирования отношений по перевозкам актами Совета Министров СССР. Во-вторых, впервые в советском праве основополагающие нормы о перевозках

помещены в акте, определяющем основы всего гражданского законодательства СССР и союзных республик. Вследствие этого как нормы о перевозках, содержащиеся в Основах, так и нормы о перевозках, издаваемые в их развитие... подчинены общим началам советского гражданского, в частности, обязательственного права, закрепленным в Основах... В-третьих, в Основах впервые в советском праве созданы нормы о перевозке, единые для всех видов транспорта. Такая унификация позволила устранить многие необоснованные различия, существовавшие в правовом регулировании перевозок, осуществляемых разными видами транспорта».

Однако основы гражданского законодательства 1961 года включали очень небольшое количество правил, которые позитивно регулируют отношения, связанные с перевозкой товаров, пассажиров и багажа (всего семь статей: статья 72–77), они скорее легализовали существующую систему правового регулирования договора перевозки. Об этом свидетельствует, в частности, правило, содержащееся в статье 72 Основ, в соответствии с которыми условия перевозки грузов, пассажиров и багажа и ответственность сторон за эту перевозку в соответствии с Основами, определяемыми уставами отдельных видов транспорта и публикуемыми в установленном порядке правилами.

Согласно традиции, установленной в СССР, большинство транспортных правил и кодексов были разработаны соответствующими министерствами и ведомствами и утверждены правительством (за исключением Кодекса торгового мореплавания и Авиационного кодекса). Поэтому соответствующие правоотношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, в основном регулируются государственными постановлениями и ведомственными актами министерств транспорта (правил перевозки).

Уже после принятия гражданского законодательства 1961 года и на их основе в СССР была сформирована следующая система правового регулирования перевозки грузов различными видами транспорта. В программе содержатся только самые общие положения о перевозке грузов, пассажиров и багажа. Эти положения были воспроизведены в гражданских кодексах союзных республик, в которых также содержались более подробные положения о вагонном транспорте, регулирование которых относится к компетенции союзных республик (в Гражданском кодексе РСФСР 1964 года – статья 373–385). Детальное регулирование отношений на транспорте осуществлялось транспортными правилами и кодексами, которые были «привязаны» к соответствующим видам транспорта. Таким образом, отношения, связанные с железнодорожным транспортом, регулировались Уставом железных дорог СССР (УЖД), утвержденным Советом Министров СССР от 6 апреля 1964 года № 270.

Правила, изданные министерствами транспорта, имеют большое значение в правовом регулировании перевозки грузов, пассажиров и багажа, и, прежде всего, правилах перевозки соответствующими видами транспорта.

1.2 Современное понятие договора перевозки

Договор перевозки является единственной правовой основой для перемещения товаров, пассажиров и багажа в пространстве (пункт 1 статьи 784 Гражданского кодекса). Известно, что признание отношений на транспортном договоре в советский период происходило не сразу. Транспортировка – это вид деловой активности, который опосредует движение материальных объектов и людей–пассажиров в пространстве.

В соответствии с частью 1 статьи 784 Гражданского кодекса Российской Федерации [3] перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

Обязательство по транспортировке упоминается в юридической литературе как основа транспортных обязательств. Когда он будет реализован, могут возникнуть и другие обязательства, связанные с транспортными услугами (организационная и транспортная деятельность, экспедирование, аренда и т. д.). Производительность таких обязательств не исключает их самостоятельной правовой ценности [4].

Специфическим законодательным актом, устанавливающим порядок и особенности перевозки грузов железнодорожным транспортом, является Устав железнодорожного транспорта [5].

С 20-х годов до конца 50-х годов прошлого столетия договорный характер транспортных отношений подвергался сомнению со ссылкой на его административный характер из-за плановой системы экономики при социализме. Юристы, чья профессиональная перспектива была сформирована в дореволюционный период, не могли не заметить, что «договор в его гражданско-правовом значении уступает ряду ранее занимаемых должностей административно-правовых актов». Важной причиной такого вывода было то, что в Уставе железных дорог 1935 и 1954 годов, а также в Уставе внутреннего водного транспорта СССР 1955 года не содержалось определения договора перевозки.

С переходом к строгому административно-правовому регулированию общественных отношений в области управления, по мнению некоторых граждан, стимулом для вступления в отношения для перевозки товаров стали плановые действия, которые создают соответствующие обязанности. Следствием таких мнений стало так называемая односторонняя транзакционная или недоговорная концепция происхождения транспортных отношений. Кроме того, существует Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года, устанавливающий управление и деятельность общероссийских железных дорог [6].

В дополнение к кодексам, уставам и другим актам, упомянутым выше, правила, изданные Правительством Российской Федерации и соответствующими транспортными агентствами (Министерство транспорта, Министерство путей сообщения, Федеральные транспортные службы), имеют большое значение для правового регулирования железнодорожного транспорта [7],

Учитывая активное участие России в мировом экономическом сообществе, все более широко применяются международные транспортные соглашения и конвенции.

Они используются в международных перевозках и служат образцом для унификации российского транспортного права [8].

С принятием гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 года, в котором глава 9 о перевозках была открыта статьей 72, содержащая определения договоров на перевозку грузов, пассажиров и багажа, никто другой не поставил под сомнение юридическую литературу договорного характера перевозки. В Гражданских кодексах союзных республик, включая гражданский кодекс РСФСР (1964 г.), договор перевозки получил окончательную регистрацию. Соответствующие правила фигурировали в Уставе железных дорог СССР (1964 г.) и в Кодексе торгового мореплавания СССР (1968 г.), а затем в Уставе автомобильного транспорта РСФСР (1969 г.).

Договор перевозки товаров реален. По общему признанию, об этом свидетельствует ссылка на обязанность перевозчика доставлять товар во время его залога. Это означает, что рассматриваемый договор только опосредует перемещение товаров в пространстве; отношения, возникающие на этапе подготовки транспортного процесса, остаются вне рамок договора.

Согласно пункту 1 ст. 785 Гражданского кодекса в соответствии с договором перевозки грузов, перевозчик обязуется доставить груз, переданный ему отправителем в пункт назначения, и передать его лицу (получателю), уполномоченному на получение товара, и отправитель обязуется оплачивать перевозку товаров. Как следует из вышеприведенного определения, договор перевозки грузов является реальным.

По общему признанию, об этом свидетельствует ссылка на обязанность перевозчика доставлять товар во время его залога. Следовательно, это означает, что рассматриваемый договор только опосредует перемещение товаров в пространстве; отношения, возникающие на этапе подготовки транспортного процесса, остаются вне рамок договора. Как правило, они опосредуются договорами на организацию транспорта (статья 798 УК РФ), а операции, выполняемые на подготовительном этапе, могут действовать в качестве предмета договора транспортной экспедиции, договоров на эксплуатацию железнодорожного сообщения дорог, снабжения и уборки вагонов и т. д. В этой связи в юридической литературе советского периода развиваются отношения, которые развиваются в процессе планирования и организации их осуществления путем подачи заявок в транспортные организации на необходимое количество транспортных средств для перевозки определенного груза, были названы организационными и приняты перевозчиком для выполнения заявлений, а поданные отправителями заявки – плановыми предпосылками договора перевозки. С принятием Гражданского кодекса 1994 года и обновлением транспортных правил и кодексов планирование перевозки товаров стало техническим и экономическим, а не административным и правовым. Это, однако, радикально изменило подходы к оценке правового характера отношений,

складывающихся на этапе подготовки транспортного процесса. Некоторые ученые говорят в том смысле, что «из факта подачи грузоотправителем и принятия перевозчиком заявки вытекает типичное двустороннее гражданское обязательство на основе консенсуса: перевозчик обязан представить грузоотправителю по грузоотправителю, а грузоотправитель по договору – использовать транспортные средства для перевозки товаров, указанные в заявке, и в течение срока, установленного заявкой».

Предмет договора перевозки – услуги по доставке доверенного перевозчика материальных ценностей (товаров) в пункт назначения. Эти услуги включают не только фактическую перевозку товаров, но и другие виды деятельности, такие как хранение, доставка товаров получателю, часто погрузка и разгрузка.

Существенными условиями договора являются объемы и сроки предоставления транспортных средств и представления товаров для перевозки, а также порядок их разрешения.

Действия, указанные в статье 791 Гражданского кодекса, осуществляются в порядке, установленном законодательством о транспорте.

Кроме того, гражданско-правовой характер отношений, развивающихся на этапе согласования позиций будущих участников договора перевозки, даже тогда не вызывал никаких сомнений. Более того, никто не отрицал двусторонний характер обязательств, вытекающих из плана транспортировки, сформированного путем согласования заявки, поданной клиентом транспортными властями, поскольку это непосредственно вытекает из статьи 73 Гражданского кодекса Союза ССР и союзных республик, обеспечивающих взаимную имущественную ответственность перевозчика и отправителя за их невыполнение. Заключение о договорной природе сложившихся здесь отношений стало возможным, на наш взгляд, из-за деформации административно-правовой природы транспортного плана в технико-экономических средствах учета потребностей клиентов на транспорте. Другими словами, план грузовых перевозок утратил важность обязательной основы для заключения договора перевозки. Договор перевозки товаров был сформулирован как реальный с момента принятия основного гражданского права 1961. Нынешний Гражданский кодекс не отклоняется от этой традиции (часть 1 статьи 785).

В железнодорожном транспорте порядок поставки вагонов на подъездных дорогах определяется договором на эксплуатацию подъездных дорог или договором на поставку и уборку вагонов с учетом размера средней ежедневной загрузки или разгрузки. Доставка вагонов для погрузки грузоотправителем по пути общего пользования производится в соответствии с предварительными уведомлениями или через определенные промежутки времени.

Первоначальный срок доставки транспортного средства может быть изменен по соглашению сторон.

Место доставки транспортных средств зависит от характеристик их работы и технических возможностей перевозчика и отправителя. При перевозке железнодорожным транспортом транспортные средства доставляются на станцию.

Обязательство перевозчика представить транспортное средство соответствует обязательству отправителя представить товары для перевозки.

Условия доставки к перевозке – общие, которые должны выполняться во всех случаях, независимо от специфики груза, и специальные, которые используются при перевозке грузов со специальными свойствами.

Общие условия относятся к количеству и наименованию товара, определению их веса, упаковки, маркировки и декларации стоимости.

Специальные – установлены для товаров, перевозка которых требует соблюдения специальных мер и условий их транспортировки. Например, при перевозке многих видов товаров необходимо предоставить сертификат об их качестве [9].

Выводы по разделу 1

Такая система правового регулирования отношений при перевозке товаров, пассажиров и багажа, когда основной слой правовых отношений регулировался не законом, а подчиненными нормативными актами правительства и ведомственными нормативными актами транспортных министерств, создала благоприятную основу для осуществления чисто ведомственных интересов в ущерб правам и законным интересам пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, что было выражено в многочисленных правилах, которые страдают от явной «предвзятости» в пользу транспортных организаций. Аналогичные тенденции были отмечены в практике государственного арбитража, подчиненного Совету Министров СССР, который был послан государственным арбитражем СССР, который может быть найден как в решениях, так и в надзорных решениях Государственного арбитража СССР по конкретным случаям и в многочисленных указаниях последнего на перевозку товаров, которые были обязательными для всего государственного арбитража, разрешения соответствующих споров. Следует, однако, отметить, что в советский период, особенно в период с 1960 по 1990 год, было опубликовано большое количество научных статей о правовом регулировании отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа.

2 ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1 Договор перевозки грузов

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

Следует отметить, что, несмотря на изменение экономической ситуации в стране и переход к рыночным отношениям, основные положения в транспортном законодательстве остаются неизменными (например, определение договора перевозки грузов) в течение длительного времени, и поэтому заявления ученых–юристов по некоторым спорным вопросам транспортного законодательства, сделанные ими в ходе существования СССР, по-прежнему актуальны и помогают лучше понять и оценить действующее законодательство о транспорте, сделать правильные выводы по некоторым спорным вопросам, существующим в транспортных отношениях. В соответствии со ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации в соответствии с договором перевозки организации (перевозчика) грузового транспорта обязуется доставить отправленный ему отправителем груз до места назначения и передать его лицу, уполномоченному на получение груза (получателя), и отправитель соглашается оплатить перевозку грузов. Это определение соответствует определению договора перевозки товаров, которое было дано в статье 373 Гражданского кодекса РСФСР 1964 года, следует отметить, что до сих пор нет консенсуса в отношении правовых характеристик договора перевозки грузов.

Этот вопрос по-прежнему носит противоречивый характер в науке о гражданском праве, несмотря на то, что он получил значительное внимание в юридической литературе.

Кажется (и эту точку зрения разделяет большинство авторов), что при определении правовых характеристиках договора перевозки товаров достаточно уточнить правовое положение грузополучателя, его связь с грузоотправителем по договору и перевозчиком.

В железнодорожном транспорте порядок поставки вагонов на подъездных дорогах определяется договором на эксплуатацию подъездных дорог или договором на поставку и уборку вагонов с учетом размера средней ежедневной загрузки или разгрузки. Доставка вагонов для погрузки грузоотправителем по пути общего пользования производится в соответствии с предварительными уведомлениями или через определенные промежутки времени.

Первоначальный срок доставки транспортного средства может быть изменен по соглашению сторон.

Место доставки транспортных средств зависит от характеристик их работы и технических возможностей перевозчика и отправителя. При перевозке железнодорожным транспортом транспортные средства доставляются на станцию.

Обязательство перевозчика представить транспортное средство соответствует обязательству отправителя представить товары для перевозки.

Условия доставки к перевозке – общие, которые должны выполняться во всех случаях, независимо от специфики груза, и специальных, которые используются при перевозке грузов со специальными свойствами.

Общие условия относятся к количеству и наименованию товара, определению их веса, упаковки, маркировки и декларации стоимости.

Специальные – установлены для товаров, перевозка которых требует соблюдения специальных мер и условий их транспортировки. Например, при перевозке многих видов товаров необходимо предоставить сертификат об их качестве [9].

Количество и тип товаров, которые должны быть доставлены для перевозки, определяются заявкой, договором перевозки или договором организации перевозки. Замена одной нагрузки другой разрешается с согласия перевозчика. Груз, представленный для перевозки, должен быть правильно назван. Товары, нуждающиеся в защите от потерь или повреждений, должны быть представлены надлежащим образом функционирующем упаковочном пакете, который соответствует стандартам или, по крайней мере, обеспечивает их полную безопасность. В случае несоблюдения этого требования транспортная организация имеет право отказаться от принятия товара.

По усмотрению отправителя товары могут быть доставлены для перевозки с заявленной стоимостью. Использование последнего облегчает доказательство ценности товара в случае потери и повреждения.

Одним из условий, обеспечивающих безопасность и индивидуализацию товаров при транспортировке, является также его маркировка, то есть применение определенных надписей и символов для груза для определения права собственности на товары, его характеристик, соблюдения мер предосторожности (например «верх», «стекло», «не переворачивать») и т. д.

Вес груза может быть определен взвешиванием; по трафарету на каждом грузовом месте; по стандарту перевозки грузов. Упакованные в контейнеры стандартной емкости; методом расчета; условно (животные, автомобили и т. д.).

Метод определения веса указан в транспортных документах. Если иное не предусмотрено законом или договором, вес груза определяется лицом, осуществляющим погрузку.

Срок в договоре перевозки – это период времени, в течение которого товары должны доставляться в пункт назначения.

В соответствии со ст. 792 Гражданского кодекса перевозчик обязан доставить товар до места назначения в сроки, определенные законодательством о транспорте [10].

Срок поставки товаров считается выполненным, если товар выгружается в пункте назначения с помощью перевозчика или вагонов (судов), поданных для разгрузки с помощью получателя до истечения установленного (согласованного) срока поставки. Это также учитывает особые обстоятельства, вызвавшие задержку в доставке товаров.

Типом договора перевозки товаров является договор об организации перевозки, предусмотренный ст. 798 Гражданского кодекса.

Такая форма взаимоотношений между перевозчиком и владельцем груза используется при систематической транспортировке товаров на долгосрочной основе.

Суть этого договора заключается в том, что перевозчик обязуется принять, а владелец груза представить на перевозку товаров указанную сумму. По своей природе это не договор перевозки, согласованный, взаимный и направлен на обеспечение бесперебойной доставки товаров.

Срок поставки товаров считается выполненным, если товар выгружается в пункте назначения с помощью перевозчика или вагонов (судов), поданных для разгрузки с помощью получателя до истечения установленного (согласованного) срока поставки. Это также учитывает особые обстоятельства, вызвавшие задержку в доставке товаров.

Представление о том, что договор на перевозку товаров рассматривается как договор в пользу третьей стороны, довольно распространен в юридической литературе. Однако большинство авторов разделяют эту точку зрения без каких-либо рассуждений, и лишь некоторые из них оправдывают их аргументы.

В случае расхождения между отправителем и получателем в одном лице наиболее соответствует характеру возникшего отношения квалификации договора перевозки товаров в качестве договора в пользу третьего лица [11].

Авторы, которые поддерживают концепцию договора в пользу третьей стороны, считают, что договор перевозки товаров служит для достижения целей, определенных договорами на поставку, другими договорами и базовыми правилами. Следовательно, договор перевозки является одним из способов исполнения обязательств грузоотправителя по договору, вытекающих из этих договоров. При заключении этих договоров покупатель продукта (впоследствии – получатель товаров по договору перевозки) берет на себя обязательство его получить, а договор определяет способ доставки получателю. Таким образом, утверждают авторы, будущий получатель заказанных продуктов, уже находящихся в процессе заключения соответствующего договора (поставки, покупки и продажи), во-первых, соглашается заключить договор перевозки, в котором он будет указан в качестве получателя, и, во-вторых, обязуется не только принимать товары от транспортной организации, но и выполнять другие действия, вытекающие из договора перевозки. В свою очередь, грузоотправитель по договору (поставщик, продавец), заключающий договор перевозки, поручает транспортной организации выполнить свое обязательство передать товар (груз) получателю (покупателю), согласие которого на это уже было получено при заключении договора.

Поэтому, по мнению этих авторов, требуя от транспортных организаций выдавать товар, грузополучатель осуществляет свое право, вытекающее из соответствующего договора, в соответствии с которым был заключен договор перевозки грузов. Они считают, что грузополучатель является особым субъектом обязательства по переносу, третьей стороной, в пользу которой заключен договор

перевозки. Участие грузополучателя в правоотношениях грузовых перевозок в качестве третьей стороны основывается как на действиях грузоотправителя, заключающего договор в его пользу, так и на воле грузополучателя, выраженной им при заключении договора поставки или других гражданских договор с грузоотправителем.

Таким образом, сторонники рассматриваемой точки зрения выдвигают на первый взгляд когерентную схему, из которой следует, что договор перевозки товаров является соглашением в пользу третьей стороны, и значительную роль в этом играет ранее заключенный договор поставки или другой договор. Но эта концепция имеет много уязвимостей.

По мнению М.А. Тарасова, перевозка товаров является договором особого вида, в котором грузополучатель является независимым субъектом, а не третьей стороной или стороной, объединенной с грузоотправителем [12]. М.Г. Масевич и И.Н. Петров считают трехсторонним договором перевозки, в котором стороны имеют как права, так и соответствующие обязательства [13].

Во-первых, следует отметить, что ни договор на поставку, ни какой-либо другой договор не являются обязательным условием для заключения договора перевозки. Действительно, гражданские договоры в большинстве случаев не могут быть выполнены без заключения договора перевозки, но необходимость в договоре перевозки не возникает во всех случаях. Если получатель из одного города экспортирует продукцию со склада поставщика, принадлежащего его транспортному средству, договор перевозки не существует. Нет необходимости в договоре перевозки и когда количество поставляемых продуктов настолько невелико, что перевозка вообще не требуется.

Производитель продукта не всегда является поставщиком, но поставщик является грузоотправителем. Продукты могут быть отправлены адресату по договору поставщика с производителем.

Во-вторых, в статье 430 Гражданского кодекса говорится, что «когда третье лицо отказывается от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом, если это не противоречит закону, другим правовым актам и договору».

Таким образом, статья Гражданского кодекса относится исключительно к правам третьего лица, которое он может использовать или отказываться от них. В отношении третьей стороны могут быть установлены только права, а не обязательства, поскольку обязательства по договору могут быть возложены только на того, кто подписал его лично или через представителя.

Получатель имеет право отказаться от принятия товара только в том случае, если качество товара изменилось в результате повреждения или повреждения во время перевозки в той мере, в которой невозможно полностью или частично использовать их.

Строительство договора перевозки как трехстороннего договора, одна из сторон которого (грузополучатель) «входит» в договор, не участвуя в процессе его заключения, противоречит основным положениям как нынешнего российского гражданского права и теории гражданского права.

В то же время, анализируя положение грузополучателя, регулируемое транспортным законодательством, можно сделать вывод, что грузополучатель имеет в дополнение к правам много обязательств (для выполнения разгрузочных работ, оплата провозных платежей за грузоотправителя, и т. д.), основной из которых – обязательство принять товары, полученные от его имени (статья 36 УЖТ). Получатель имеет право отказаться от принятия товара только в том случае, если качество товара изменилось в результате повреждения или повреждения во время перевозки в той мере, в которой невозможно полностью или частично использовать их.

Отклоняя этот аргумент (в отношении обязательства принимать и вывезти товары, предусмотренные в договоре), авторы концепции договора в пользу третьего лица указывают, что обязанность грузополучателя принять товар, который прибыл на его адрес не налагается на него договором перевозки, а по закону и фактом прибытия груза получателю. Однако это утверждение не может считаться достаточно обоснованным.

Даже ненаказанные товары, отправленные получателю, регистрируются в договоре перевозки, и все возникающие события должны вытекать из этого договора. Из содержания договора перевозки (статья 785 Гражданского кодекса) видно, что перевозчик обязуется передать товар лицу, уполномоченному на получение товара, и перевозчик в этом случае не руководствуется договором поставки, но по договору перевозки и данным, указанным в транспортных документах. Естественно, что содержание договора перевозки подразумевает обязательство принять и вывезти груз, полученный грузополучателем (слова «и передать его лицу, имеющему право на получение товара», следует, на наш взгляд, понимать не только как право получателя на получение товаров, а также обязательство их вывезти).

Таким образом, на заключительном этапе выполнения договора перевозки грузополучатель имеет значительный круг обязанностей, что не в пользу авторов концепции «договора в пользу третьего лица».

Все это приводит к выводу, что содержание договора перевозки не дает оснований считать его договором в пользу третьей стороны.

По словам К. Яичкова, «договор перевозки грузов, заключенный с указанием в накладной в качестве получателя груза не его отправителя, а другой человек, не должен быть признан в качестве договора в пользу третьего лица, а также договор на исполнение третьей стороны».

По его мнению, весь транспортный процесс следует разделить на две части. Первая часть – отношения, возникающие по договору перевозки; вторая – обязательство, возникающее между перевозчиком и грузополучателем товаров третьей стороной. Юридические факты, вызывающие связующие отношения между перевозчиком и грузополучателем товара – третьей стороной, отправляют товар по адресу получателя, его прибытию в пункт назначения или истечению срока поставки.

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

Таким образом, в соответствии с договором исполнения третьему лицу, грузополучатель – третье лицо находится вне правоотношений с участниками договора перевозки, а также права и обязанности грузополучателя целиком основаны на Уставе, но не на договоре. Однако это мнение противоречит действующему законодательству в области транспорта.

Содержание ст. 785 Гражданского кодекса указывает, что грузополучатель – третья сторона имеет определенные права и обязанности. При таких обстоятельствах конструкция К.К. Яичкова, согласно которой грузополучатель выходит за рамки правовых отношений с грузоотправителем и перевозчиком, не может быть признана обоснованной.

В юридической литературе было высказано мнение, что в договоре перевозки грузоотправитель и грузополучатель представляют одну сторону, а перевозчик представляет другую. Авторы этой концепции обосновывают свои аргументы правом грузополучателя на передачу грузоотправителю своих прав по требованию перевозчика, а также тем фактом, что в случае полной потери товаров и передачи фрахтовых платежей право претензий принадлежит как отправителю, так и получателю, в зависимости от того, у кого из них есть необходимые документы для его представления. Считается, что участие грузоотправителя и грузополучателя в договоре перевозки с одной стороны, с их точки зрения, подтверждается тем фактом, что грузополучатель несет полную ответственность перевозчика за перевозку, когда товар прибывает на станцию назначения.

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

Такое мнение было бы приемлемым, если бы грузополучатель и грузоотправитель имели одинаковые права и обязанности. Между тем анализ транспортных правил показывает, что стороны – грузоотправитель по договору и грузополучатель – имеют разные права и обязанности (например, грузоотправитель обязан подготовить товар для перевозки – представить в состоянии затареном, оплатить грузовые сборы, грузополучатель обязан принять полученные им товары, вывезти, принять его и в некоторых случаях оплатить фрахт), которые вытекают из договора и имеют независимый характер.

Кроме того, грузоотправитель и грузополучатель имеют различные обязанности перед перевозчиком (например, грузоотправитель по грузообороту за неиспользование транспортных средств и т. д., грузополучатель для поздней разгрузки товаров, время простоя транспортных средств), что необходимо для подтверждения того, что грузоотправитель и грузополучатель не является участником договора перевозки.

По словам М.А. Тарасова, «договор перевозки является договором особого вида, в котором грузополучатель является независимым субъектом, наделенным определенными правами и обязанностями, а не третьей стороной или стороной, объединенной с грузоотправителем».

Присоединившись к получателю к числу участников договора перевозки, по словам М.А. Тарасовой, «следует признать момент выражения согласия на

договор – прием транспортного чека (коносамента). С момента, когда квитанция (коносамент) была передана в распоряжение грузополучателя, она имеет право требовать от транспортной компании, а перевозчик и грузополучатель имеют обязательные отношения».

Это требование недостаточно обосновано, поскольку при надлежащем выполнении договора перевозки, т. е. при нормальном развитии отношений, вытекающих из договора перевозки, не возникает вопроса о требованиях к перевозчику в связи с предъявлением грузового чека.

Груз вручается получателю, указанному в счете–фактуре, без подачи груза.

И.Н. Петров и М.Г. Масевич также считают, что «грузополучатель является независимой стороной договора, которая в соответствии с действующим законодательством о транспорте имеет определенные права и обязанности и считает, что договор перевозки товаров следует рассматривать как трехсторонний». Авторы оправдывают свою точку зрения по-разному.

М.Г. Масевич считает, что «грузополучатель является особой стороной, третьей стороной договора перевозки, а его права и обязанности в этом соглашении основаны на его собственной воле». М.Г. Масевич делает такой вывод, основанный на том, что «договор перевозки грузов, как правило, основывается на воле грузополучателя, подчеркивается всеми исследователями этого вопроса».

Учитывая, что договор перевозки товаров является многосторонним соглашением, М.Г. Масевич далее пишет: «...и в многосторонней сделке каждая сторона может преследовать свою собственную, отличную от других сторон цели, для которых она вступила в этот договор». Это замечание М.Г. Масевича связано с утверждениями отдельных авторов, которые считают, что многосторонние транзакции являются такими транзакциями, которые требуют совпадения, т. е. для достижения общей цели, воли, а не двух, не трех или более лиц.

Соглашаясь с аргументами М.Г. Масевича, следует подчеркнуть, что при заключении и выполнении договора перевозки товаров все стороны договора имеют одинаковую цель. Экспресс-согласование, направленное на достижение этой цели, будет состоять в том, чтобы доставить принятый для перевозки товар в назначенное место и выдать его лицу. И, похоже, однако, что этих аргументов недостаточно для признания договора перевозки грузов, трехстороннего соглашения.

Заключение договора перевозки грузов, на наш взгляд, можно разделить на две части. Первая часть заключается в заключении договора перевозки между грузоотправителем по договору и перевозчиком, согласно которому грузоотправитель поставляет товар в установленном порядке, и перевозчик обязуется доставить их до места назначения. Вторая часть – это заключение договора перевозки грузополучателя. Как справедливо отметил М.А. Тарасов, «этот пункт следует рассматривать как получение получателем грузового чека (коносамента), который, как правило, поступает на адрес грузополучателя задолго до получения груза. С этого момента грузополучатель имеет не только права, но и

обязательства (принять товар в установленном порядке, оплатить фрахтовые сборы и т. д.)»).

К.К. Яичков, критикуя этот проект, утверждал, что потребность в использовании грузового чека возникает от грузополучателя очень редко (в случае потери груза – это основной документ), в основном без него. Однако это не должно основываться на том, как часто грузополучатель применяет поступления материала и может ли он обойтись без него в некоторых случаях.

Важным условием в рассматриваемых обстоятельствах является то, что время получения товарного чека (коносамент) должно считаться временем вступления грузополучателя в договор перевозки.

В.В. Витянский считает, что «о грузополучателе можно говорить в качестве стороны договора перевозки товаров только в отношении договора морской перевозки, выданного коносаментом, который имеет силу права собственности. Однако может случиться так, что получатель не получил квитанцию товара, накладную или коносамент по той или иной причине». Может ли грузополучатель считаться не участником договора до тех пор, пока товар не будет выпущен?

Анализ транспортного законодательства позволяет сделать вывод о том, что грузополучатель входит в договор, независимо от того, прибыл ли к нему почтовый багаж (коносамент) или нет.

Действительно, наличие грузового чека, коносамент дает право рассматривать грузополучателя стороной договора. Между тем, например, согласно статье 31 Устава железнодорожного транспорта, грузополучатель имеет право направить товар без квитанции на перевозку.

В статье 30 Устава железнодорожного транспорта установлено, что окончательные расчеты, связанные с перевозкой грузов, принимаются грузополучателем по прибытии груза на железнодорожной станции назначения. В случае просроченных платежей за перевозку по вине грузополучателя, проценты от суммы просроченной оплаты в размере и порядке, установленном гражданским правом, могут быть собраны у него в пользу перевозчика.

Все вышеизложенное дает нам основание считать грузополучателя стороной договора перевозки и без квитанции груза.

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

Учитывая, что договор на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении является своего рода договором перевозки грузов, его следует рассматривать как многостороннее соглашение, в котором все стороны Договора имеют права и обязанности, а воля сторон договор перевозки совпадает по своему характеру и направлен на достижение общей цели – выполнение договора перевозки.

При перевозке товаров в прямом смешанном сообщении обязанности перевозчиков осуществляются различными видами транспорта, такими как железнодорожные, морские, речные, вагонные, воздушные. В этом случае существуют правовые отношения для перевозки грузов с участием нескольких перевозчиков, каждый из которых, принимая товар из предыдущей транспортной организации, выполняет свое обязательство по транспортировке товаров в

соответствующем сегменте движения товаров, который был заключен первоначальным перевозчиком.

Существуют разные точки зрения относительно характера отношений между перевозчиками и времени их вступления в договор на перевозку грузов. По словам М.К. Александрова-Дольника, «участвующие в прямой смешанной перевозке виды транспорта выступают перед клиентом как единый перевозчик».

Другая точка зрения заключается в том, что «каждый последующий перевозчик при заключении договора должен осуществлять права и обязанности предыдущего перевозчика, которые возникают из накладной». В поддержку существования договорных правовых отношений между грузоотправителем по договору (грузополучателем) и транспортными организациями (со-перевозчиками) Т.Е. Абова ссылается на § 21 правил перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожном и водном транспорте, согласно которому порты обязаны принимать товары Железной дороги, прибывающие в пункты перевалки, в соответствии с установленными сроками, несмотря на прекращение судоходства, и требовать от грузоотправителей инструкций о том, как обращаться с товарами. Последний требуемый 10-дневный период, чтобы дать указание порта о том, как справиться с нагрузкой.

Однако сторонники этой точки зрения, не отрицая, что со-перевозчики при перевозке товаров в прямом смешанном сообщении находятся в договорных отношениях друг с другом, не раскрывают последовательность заключения сопутствующих перевозчиков договора перевозки прямая смешанная связь с исходным носителем.

Противоположная точка зрения принадлежит Л.И. Рапопорту, который считает, что если первоначальный перевозчик действовал от имени каждого транспортного предприятия, то каждый из этих перевозчиков имел бы определенные права и обязанности. Но, как правило, промежуточные перевозчики не имеют юридической связи с клиентами, то есть Л.И. Рапопорт утверждает, что между грузополучателем (грузоотправителем) и транспортными организациями (со-перевозчиками) нет договорных отношений. Эту точку зрения разделяет Б.Л. Хэгельберг, которая считает, что «промежуточные организации транспортного договора не возникают в отношении отправителя и получателя каких-либо прав или обязанностей».

В. В. Витянский считает, что правовые положения транспортных организаций в прямом смешанном сообщении характеризуются тем фактом, что они являются третьими сторонами, которым должнику (перевозчику) доверено выполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки.

Таким образом, в юридической литературе существует три основные точки зрения относительно взаимосвязи между со-носителями при перевозке товаров в прямом смешанном сообщении. Согласно первому из них, транспортные организации выступают в качестве единого перевозчика, а со-перевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (однако авторы не раскрывают последовательность их вступления в эти отношения); в соответствии со вторым – договорные отношения между соавторами и клиентурой

отсутствуют, и, согласно третьей точке зрения, транспортные организации являются третьими сторонами, за которые должник (кредитор) несет ответственность за исполнение обязательств, вытекающих из договор перевозки.

Чтобы определить правовое положение со-перевозчиков в отношениях друг с другом, с грузоотправителем (грузополучателем) и с первоначальной транспортной организацией, необходимо установить, являются ли со-несущие предметом обязательства, связанного с перевозкой на основании договора перевозки, заключенного первоначальным перевозчиком, и если да, то в каком порядке это происходит.

Рассматривая правовой статус со-перевозчиков и их связь с первоначальным перевозчиком и грузоотправителем по договору, следует понимать, что вопрос о том, являются ли транспортные организации единым целым для грузоотправителя по договору, неразрывно связан с вопросом о том, связаны ли отношения между транспортными организациями является договорным.

Из содержания ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации следует, что транспортная организация обязуется доставить груз, переданный ему отправителем в пункт назначения, и передать его грузополучателю, уполномоченному на получение груза. Это обязательство также возникает для перевозчика при перевозке товаров в прямом смешанном сообщении, хотя существует определенная специфика, перевозка не является одним видом транспорта, а несколько, а первоначальный перевозчик обязуется доставить ее получателю. Закон не определяет юридическую структуру отношений отчетности, устанавливая только то, что ответственность за недостатки транспорта имеет конечная транспортная организация.

Субъектами обязательства по перевозке являются перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель.

Грузовые перевозчики могут быть только коммерческой организацией или индивидуальным предпринимателем, который в соответствии с действующим законодательством имеет право осуществлять деятельность, связанную с перевозкой товаров. Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполняться как физическими, так и юридическими лицами.

Объектом обязательства по перевозке товаров являются грузы, перевозимые перевозчиками. Если материальный объект обязательства по перевозке является перевозимым товаром, юридическим объектом здесь является сама транспортная деятельность, которая включает в себя не только перевозку грузов, но и другие виды деятельности, такие как погрузка, разгрузка, хранение и доставка грузополучателю.

Статья 791 Гражданского кодекса устанавливает, что перевозчик обязан представить грузоотправителю по договору на погрузку в течение срока, установленного заявкой (приказом), договором перевозки или договором перевозки, исправными транспортными средствами в состоянии, пригодном для перевозки соответствующие товары.

Для выполнения этого обязательства перевозчик должен сохранять технику в технически обоснованном состоянии и проверять их пригодность для перевозки

груза, прежде чем отправлять его для погрузки. Зная из заявления грузоотправителя, что товары должны быть погружены в транспортное средство, перевозчик имеет возможность и должен определить, будет ли транспортное средство, которое будет доставлено, обеспечить его безопасность во время перевозки. В дополнение к наложению на перевозчика обязательства по поставке транспортных средств, пригодных для перевозки грузов, в законодательстве о транспорте установлено, что пригодность транспортных средств (вагонов, контейнеров) для перевозки товаров в коммерческих условиях определяется только грузоотправителем по договору, либо грузоотправителем, и перевозчиком, либо самим перевозчиком.

Грузоотправитель, отправляющий товары, обязан принимать все меры в зависимости от этого, чтобы обеспечить его безопасность при транспортировке. Он не имеет права отправлять товар на любое транспортное средство (если загрузка осуществляется им), не беспокоясь о безопасности транзитных грузов. Грузоотправитель должен отказаться от загрузки товаров в транспортном средстве, непригодном для перевозки товаров, которое в этом случае не считается поданным на счет дневной нормы. Нарушение перевозчиком и грузоотправителем вышеуказанных обязательств обычно приводит к повреждению или повреждению груза, и поэтому получатель должен решить, кто должен быть ответственным за грузополучателя.

Статья 20 Устава железнодорожного транспорта определяет, что пригодность в коммерческих отношениях вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, а также отсутствие в них чужеродных запахов и другие неблагоприятные факторы, влияющие на состояние товаров при погрузке, разгрузке и в пути, особенно внутренние конструкции кузова вагонов, контейнеры) для перевозки конкретных товаров определяются в отношении:

- автомобили-грузоотправители, если груз осуществляется ими, или железная дорога, если погрузка осуществляется им;
- контейнеры – во всех случаях грузоотправителями.

Грузоотправитель может быть освобожден от ответственности за утрату, повреждение, погруженный в коммерческий транспорт, если вы докажете вину железной дороги в нехватке, повреждении.

Несколько другая процедура транспортировки грузов в прямом смешанном сообщении.

Правила перевозки грузов в прямом смешанном сообщении при условии, что транспортное средство, поставленное для погрузки, должно находиться в рабочем состоянии в техническом смысле (§ 41).

Например, взятый в порту вагон может быть исправным в технических терминах (исправные двери, люки, крыша и т. д.) И неисправен на коммерческой основе (в автомобиле оставался устойчивый неприятный запах, в то время как он связан с загрузкой пищи). Возникает вопрос: кто должен определять техническую и коммерческую пригодность транспортных средств для перевозки грузов в прямом мультимодальном транспорте? Если этот вопрос разрешен в отношениях

перевозчиков с грузоотправителем по договору и регулируется транспортными правилами, он фактически не разрешается в случае товаров в прямом смешанном движении.

Похоже, что перевозчик, который поставяет транспортные средства, должен быть технически ответственен за их пригодность: транспортные средства принадлежат ему, и он должен нести ответственность за их состояние. Грузоотправитель отправляет груз в транспортное средство, которое должно определять коммерческую пригодность транспортного средства. Погрузив груз в транспортное средство, которое не является коммерчески жизнеспособным, этот грузоотправитель несет всю ответственность, связанную с его безопасностью.

Транспортное средство, представленное для погрузки в соответствии с транспортным законодательством, должно быть загружено на полную мощность. Загрузка транспортного средства на полную мощность и правильное определение веса имеет значение как для перевозчиков, так и для грузоотправителей, поскольку оценка деятельности транспортных компаний определяется количеством перевозимых товаров и суммой уплаченной пошлины грузоотправителем зависит не только от расстояния, но и от веса груза. Вес груза на разных видах транспорта определяется по-разному. В железнодорожном транспорте, если груз загружен в общественных местах, его вес определяется перевозчиком; в тех же случаях, когда загрузка осуществляется в непубличных местах, вес груза определяется грузоотправителем.

Кроме того, согласно статье 26 УЖТ, основная форма определения веса груза, отправленного по железной дороге, взвешивается по вагонным весам. Товары, перевозимые оптом и навалом, взвешиваются. И только вес товаров, перевозимых навалом, в соответствии с действующими правилами, определяется грузоотправителем по расчётам. В случаях, когда грузоотправители не имеют весов вагонов, взвешивание товаров осуществляется перевозчиком за плату в соответствии с договором.

Следует особо отметить, что не допускается определять вес груза путем расчета, путем измерения товаров, если их загрузка на полную мощность вагонов, контейнеров может привести к превышению допустимой грузоподъемности вагонов, контейнеров.

Оплата груза в любом договоре перевозки является одной из наиболее важных обязанностей грузоотправителя. В качестве общего правила сбор за перевозку, размер которого определяется тарифами, должен быть оплачен в пункте отправления одновременно с доставкой товаров для перевозки. Кроме того, перевозчик имеет право отложить отгрузку, если плата (фрахт) за перевозку, если она не производится в течение установленного срока. Коляски будут иметь свои контейнеры в соответствии со статьей 30 Устава железнодорожного транспорта, несет ответственность за простого грузоотправителя. В случае неуплаты в связи с перевозчиком для предыдущей перевозки товаров доставка вагонов, контейнеров для следующей загрузки останавливается перевозчиком. В случае просроченных платежей за перевозку товаров по вине грузоотправителя или грузополучателя, проценты на сумму просроченной оплаты в соответствии с гражданским

законодательством Российской Федерации собираются у них в пользу перевозчика.

Кроме того, в соответствии со статьей 35 Устава железнодорожного транспорта, в случае уклонения получателя от уплаты сборов за перевозку и других платежей, связанных с перевозчиком, последний имеет право сохранить товар с письменным уведомлением о получателе, который обязан распорядиться товарами в течение четырех дней после получения такого уведомления. Если грузополучатель не принимает надлежащих мер для оплаты перевозки товаров и других платежей и распорядится товарами в течение этого периода, перевозчик имеет право, если иное не предусмотрено договором перевозки, продать оставленные товары. Закон предусматривает определенные исключения. Товары, изъятые из обращения или ограниченные в обращении в соответствии с федеральными законами, не могут быть проданы, а также товары, в отношении которых таможенное оформление не завершено; специальные, в том числе военные грузы, предназначенные для удовлетворения потребностей государства и обороны.

Условия поставки товаров оказывают прямое и прямое влияние на осуществление заявок (заказов) на перевозку товаров. Количество времени, затрачиваемого на перевозку товаров, зависит от эффективности транспорта, ускорения оборота транспортных средств и в значительной степени безопасности перевозимых товаров. Поэтому своевременная доставка товаров в пункты назначения, как условие надлежащего исполнения обязательства по перевозке, является одной из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет ответственность.

Следует иметь в виду, что время доставки товаров зависит от характеристик транспорта этого типа. В железнодорожном транспорте условия поставки товаров и правила расчета таких условий утверждаются Министерством путей сообщения в координации с Министерством экономики Российской Федерации. Транспортные средства и перевозчики могут предусматривать различный срок поставки в договоры. В настоящее время утверждено в установленном порядке и зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации правила расчета сроков доставки товаров железнодорожным транспортом. В соответствии с настоящими Правилами расчет сроков поставки товара начинается с 24 часов со дня получения товара для перевозки, указанного в счете-фактуре, в календарной марки железнодорожного вокзала и при получении товара. Товары считаются доставленными вовремя, если они выгружаются перевозчиком на железнодорожной станции назначения или если вагоны, контейнеры с товарами отправляются для разгрузки получателем до истечения срока предопределенное время доставки.

Грузоотправители могут представлять товары, подготовленные для перевозки, с Декларацией ценности. За заявленную стоимость взимаемых товаров (дополнительный сбор), указанных в тарифном руководстве или договоре, взимается.

Статья 16 УЖТ предусматривает, что грузоотправители могут представлять товары для перевозки с объявленной стоимостью. Подчеркивается, что перевозка товаров с Декларацией их стоимости осуществляется в соответствии с правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом. В Правилах установлено, что декларация грузоотправителем ценности товаров, необходимых при представлении для перевозки следующих товаров: драгоценных металлов, камней и изделий из них; и музей антиквариата, предметы искусства и другие произведения искусства; товары для личных, семейных, домашних и других нужд, не связанные с предпринимательской деятельностью. Статья 16 УЖТ предусматривает, что сборы за перевозку товаров с заявленной стоимостью взимаются по ставкам, установленным руководством по тарифам.

Федеральная исполнительная власть в области железнодорожного транспорта, которая утвердила эти правила, пытается исправить Федеральный закон (который является Положением о железнодорожном транспорте), в результате чего следующие положения: если перевозчик докажет, что заявленная стоимость товара превышает его фактическая стоимость, перевозчик возмещает грузоотправителю по договору свою фактическую стоимость в случае причинения товара с заявленной стоимостью ущерба при его транспортировке. Подобная статья была однажды включена в Статут железной дороги 1964 года (статья 43), и ее формулировка была более конкретной и ясной. В статье установлено, что в случае несогласия между грузоотправителем по договору и станцией отправления стоимость товара определяется экзаменом, что является актом. Такого положения в нынешнем Уставе нет. В Правилах также не говорится, и поэтому неясно, как перевозчик определит фактическую стоимость товара. Мы считаем, что действующая версия Правил противоречит Федеральному закону и не может применяться на практике в случае споров об объявленной стоимости товаров.

В качестве общего правила товары, нуждающиеся в упаковке, должны быть представлены для транспортировки в пригодном для использования контейнере, обеспечивая безопасность движения, безопасность товаров, транспортные средства (статья 18 УЖТ). Требования к упаковке и упаковке товаров, качество продукции должны соответствовать стандартам, спецификациям. Перевозчики не несут ответственности за потерю товаров из-за дефектов в упаковке, если они не демонстрируют, что их нельзя было увидеть снаружи, когда товар был принят к перевозке.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется путем накладной и получения товаров, которые являются основными транспортными документами (статья 25 УЖТ). Накладная содержит всю необходимую информацию о перевозимых грузах, степени использования грузоподъемности перевозки (контейнера), скорости транспортировки, времени принятия груза для перевозки и т. д. отсутствие накладной указывает отсутствие договора перевозки, поскольку договор перевозки является одним из официальных сделок, а его присутствие и содержание могут быть подтверждены только письменными документами. В статье 25 УЖТ подчеркивается, что «накладная и квитанция,

выданная на ее основе перевозчиком потребителю груза, подтверждают заключение договора перевозки грузов».

Перевозчик имеет право проверить точность информации, указанной грузоотправителем в накладной. Что касается проверки веса груза, поставленного для перевозки, то перевозчик в соответствии со статьей 27 Устава железнодорожного транспорта имеет право проверять вес товаров путем выборочного взвешивания. Перевозчик выдает грузовую квитанцию грузоотправителю в свидетельстве о принятии товара на перевозку. Также составлен дорожный лист, который вместе с накладной следует за грузом до пункта назначения и остается там. Хвост дорожного полотна остается на станции отправления. Фактически, это контрольные документы, которые могут использоваться для отслеживания перемещения груза со станции отправления до станции назначения. В тех случаях, когда товары перевозятся в контейнере, составляются те же документы, но используется специальная форма накладной, которая заполняется с учетом особенностей перевозки товаров в таком специальном транспортном средстве, как контейнер.

Для обеспечения безопасности товаров в процессе транспортировки двери вагонов, контейнеров, судовых (грузовых помещений) должны быть запечатаны. Уплотнение вагонов осуществляется либо перевозчиком, либо грузоотправителем, указанным в транспортных документах, в зависимости от того, какая загрузка производится. Исключением являются автомобили, контейнеры с товарами для личных (домашних) нужд, после загрузки которых их герметизация осуществляется по усмотрению и расходам отправителей таких товаров или перевозчика или действует от имени отправителя транспортно-экспедиторской организации.

На маршруте возникает необходимость в герметизации вагонов, контейнеров, грузовых пространств судов. Если обнаружено отсутствие запорных и уплотнительных устройств на вагонах, контейнерах, грузовых зонах судов, они запечатываются в соответствии с Правилами перевозки товаров, действующими на разных видах транспорта.

Запечатывание вагонов, контейнеров, грузовых помещений судов, открытых для таможенного досмотра, осуществляется таможенными органами, которые составляют в этих случаях отчет об инспекции и прикладывают его к транспортным документам. В этих случаях, если товар прибыл с правильными таможенными пломбами и с правильной перевозкой, перевозчики освобождаются от выпуска товара и не могут нести ответственность за его несоблюдение.

Объективным доказательством отсутствия доступа к грузу при его транспортировке является сочетание исправности транспортного средства с исправностью запирающего и уплотнительного устройства на прибывшем транспортном средстве. Тем не менее, когда товары поступают в транспортное средство с исправными фиксирующими и герметизирующими устройствами, установленными самими перевозчиками, эти перевозчики обязаны проверять состояние и вес товара.

Поставка и доставка товаров, полученных грузополучателем, завершается выполнением обязательства по перевозке. В зависимости от того, выполняется ли обязательство в строгом соответствии с его условиями или прекращено или прекращено (исполнение) или изменяется его содержание, возникает обязанность перевозчика возместить ущерб. Не случайно процедура доставки и принятия товаров, полученных получателем, приобретает важное юридическое значение и подробно регламентируется в транспортных правилах, кодексах и Правилах перевозки грузов различными видами транспорта.

Соблюдение установленного порядка и соответствующая регистрация выпуска и приемки товаров имеют решающее значение для выявления обстоятельств, при которых возникла нехватка или повреждение товаров. Нарушение перевозчиком или грузополучателем правил доставки и приемки товаров иногда не позволяет установить, в чем вине товары повреждены или потеряны. Доставка товара является конечной точкой, на которую распространяется ответственность перевозчика.

Поэтому время, когда поставка товара считается совершенной, имеет большое значение. Время доставки товара определяется в зависимости от места проведения этой операции и от того, кто выгружает.

При перевозке грузов в контейнерах по определенным видам транспорта в транспортно-экспедиторских услугах, которые производятся на основании договоров предприятий (организаций) грузополучателей с органами вагонного транспорта, доставка контейнера перевозчиком (железнодорожный, морской и речной транспорт) завершается во время передачи товара водителю транспортного предприятия.

В вагонном транспорте доставка груза в контейнер завершается во время его пересылки на склад грузополучателя. В случае централизованного вывоза товаров в контейнерах (железнодорожный, речной и морской транспорт) доставка товара получателю завершается во время передачи контейнера водителю транспортной компании на склад грузополучателя.

После получения товара в вагонах при нахождении грузополучателя доставка товара завершается во время передачи вагона получателю. При получении товаров в портах, причалах, на общественном пути – во время передачи товара представителю получателя и его подписанию в транспортных документах.

Получатель обязан принять товар, полученный им (статья 36 УЖТ). Принимая во внимание большое значение для перевозчиков своевременного принятия товаров, поступающих по их адресу грузополучателями, чартеры и кодексы, признают это обязательство безусловным, за исключением случаев, когда качество товаров, связанных с повреждением или повреждением, изменилось, так что возможность его полного или частичного использования исключено.

Невозможность использования груза определяется экспертом в порядке, установленном законом. Если эксперт определяет, что товар может быть отремонтирован, грузополучатель обязан принять их, а перевозчик – возместить расходы, связанные с ремонтом. Действительность грузополучателя отказывается от принятия груза в случае возникновения споров, должна решаться третейским

судом на основе тщательного расследования обстоятельств дела, заключения экспертизы.

Некоторые авторы считают, что грузополучатель имеет право отказаться от приема утерянных и найденных товаров. Это заявление должно быть принято.

Следует отметить, что правила, согласно которым грузополучатель обязан принимать товары, полученные получателем, не могут быть приравнены к тем, которые требуют, чтобы грузополучатель принял товар, который считался утраченным и впоследствии восстановленным.

Таким образом, грузополучатель обязан принять товар, полученный по его адресу, который мог быть отправлен по его адресу по ошибке по вине грузоотправителя. В этом случае получатель имеет возможность компенсировать за счет грузоотправителя все убытки, которые были сформированы в результате получения неправильно отправленного груза. Все другие товары, адресованные ему, грузополучатель обязан своевременно получать и экспортировать.

Ситуация совершенно иная в отношении товаров, которые считались потерянными, но впоследствии были найдены.

Грузополучатель ждал определенного груза, который ему нужен в это время. По истечении какого-либо времени, когда потребность в товарах исчезла, и перевозчик заплатил за ее стоимость, товар есть, и перевозчик требует, чтобы он был принят получателем. В этом случае получатель, приняв товары, которые ему не нужны, не может восстановить убытки, понесенные им (за исключением штрафа за задержку в доставке товаров, что обычно составляет небольшую сумму).

В зависимости от места доставки товара и того, прибывал ли товар в транспортное средство без внешних признаков повреждения, а также в зависимости от некоторых других признаков, устанавливается иной порядок выдачи товаров.

Товары, прибывающие в исправное транспортное средство с неповрежденными запирающими и уплотнительными устройствами грузоотправителя, высылаются получателю без проверки количества мест, состояния и веса груза.

Если транспортное средство прибыло в пункт назначения с техническими неисправностями, в результате чего возникла невозможность доступа к грузу или его повреждения или с любыми неисправностями устройств блокировки и уплотнения, перевозчик, по просьбе получателя и с его участием или по его инициативе, обязан открыть транспортное средство, проверить количество мест, вес и состояние груза и, при необходимости, совершить коммерческий акт или акт установленной формы.

Все транспортные правила и кодексы устанавливают, что обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности транспортной организации, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы (статья 119 УЖТ).

Как правило, коммерческий акт удостоверяет такие обстоятельства, которые в будущем могут быть основанием для введения ответственности перевозчика за

небезопасность товаров и в то же время требуют детальной и точной регистрации фактов.

К ним относятся:

- несоответствие между именем, весом или количеством товаров в натуральной форме и данными, указанными в транспортном документе;
- повреждения и повреждения товара;
- обнаружение товаров без документов или документов без груза;
- возвращение к перевозчику похищенных товаров с транспортного средства.

Коммерческий акт составлен:

- при разгрузке товаров в общественных местах – в день разгрузки, в зависимости от случая, – в день доставки товара грузополучателю;
- при разгрузке товаров в непубличных местах – в день разгрузки товаров, а осмотр товаров должен осуществляться в процессе разгрузки и сразу после разгрузки товаров;
- по маршруту товаров – день обнаружения обстоятельств, подлежащих выдаче коммерческого акта.

Если невозможно сделать коммерческий акт в вышеуказанных условиях, его необходимо сделать в течение следующего дня.

В железнодорожном транспорте, нехватке или избытке товаров, перевозимых навалом, насыпью или навалом, с перегрузкой или перевалкой в пути, отгруженной одним грузоотправителем одного грузополучателя и прибывших в исправные вагоны без признаков потери транзита, определяются по результатам осмотра всей партии одновременно выпущенных товаров и выданный одним коммерческим актом.

Коммерческий акт, как правило, производится в трех экземплярах и заполняется без пятен, чисток и любых исправлений.

Коммерческий акт должен содержать:

- точное и подробное описание состояния товара и обстоятельств, при которых груз считается небезопасным. Запрещается делать какие-либо предположения и заключения о причинах этой неконсервации или вины грузоотправителя или перевозчика в коммерческом акте. На вопросы, содержащиеся в форме коммерческого акта, даются точные ответы. Нельзя удалять тире, повторять метки вместо повторения необходимых данных;
- данные о том, были ли товары загружены, уложены и обеспечены надлежащим образом и существует ли защитная маркировка для товаров, перевозимых в открытом подвижном составе или на палубе судов. В случае неправильной загрузки, размещения или закрепления товаров в коммерческом акте указывается, какое из этих нарушений совершено.

Лица, которые составили или подписали коммерческий акт, содержащий ложную информацию, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Грузополучатель подписывает коммерческий акт, если он / она участвует в проверке товаров, и работники транспортной организации, список которых устанавливается правилами составления актов соответствующего транспортного

вида. По просьбе получателя коммерческий акт должен быть выдан в течение трех дней.

В случае отказа перевозчика от разработки коммерческого акта или его регистрации в нарушение грузополучателя имеет право экспортировать товары со станции (порт, пирс), чтобы представить письменное заявление перевозчику на железнодорожном транспорте, руководитель речных и морских портов отказа или других нарушений. Перевозчик (порт, пристань) по заявлению об отказе в составлении коммерческого акта или его регистрации с нарушением установленных требований обязан предоставить грузополучателю мотивированный ответ по существу ходатайства о скоропортящихся товарах в течение одного дня, другие товары – в течение трех дней с даты получения заявки.

Представители сторон, участвующих в подготовке коммерческого акта, не имеют права отказываться подписывать его. В случае несогласия с содержанием коммерческого акта, представители сторон вправе высказать свое мнение.

Обжалование действий перевозчиков в случае отказа в составлении коммерческого акта имеет большое значение при предъявлении претензии перевозчику в отсутствие коммерческого акта. В этом случае в дополнение к документам, которые должны быть представлены во время требования, грузополучатель является коммерческим актом, является документом, в котором был обжалован отказ в составлении коммерческого акта (статья 119 УЖТ). Наличие акта принятия продуктов и доказательств обжалования отказа перевозчика в совершении коммерческого акта является основанием для подачи иска и требований к перевозчику и грузоотправителю.

Кроме того, в статье 796 Гражданского кодекса подчеркивается, что коммерческий акт, составленный перевозчиком в одностороннем порядке, должен оцениваться арбитражным судом вместе с другими документами, подтверждающими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя или грузополучателя.

При оценке данных, указанных в коммерческом акте грузоотправителем, грузополучателем, вы должны внимательно прочитать его содержание, поскольку коммерческие акты часто составляются с нарушением установленных правил, что не всегда отмечается грузоотправителями, получателями.

1. В соответствии с действующим законодательством о транспорте (в качестве примера используется законодательство, действующее на железнодорожном транспорте), коммерческий акт составляется в день разгрузки товаров (в местах общего пользования) или на день доставки товаров получателю (в общественных местах). Если в течение указанного периода невозможно составить коммерческий акт, он должен быть составлен в течение следующего дня (пункт 2.2 правил составления актов). На практике при тщательном изучении содержания коммерческого акта часто оказывается, что коммерческий акт составлен в нарушение вышеуказанных условий (т. е. через три-четыре дня), что дает основание признать его как документ, который не имеет юридической силы.

2. Грузополучатель составляет и подписывает коммерческий акт в сроки, предусмотренные в пункте 2.10 правил составления актов, если он участвует в проверке товаров. На железнодорожном транспорте большая часть товаров выдается на подъездных дорогах грузополучателя. Наиболее распространенное нарушение заключается в том, что, когда товары разгружаются в местах, где грузополучатель не находится в общем использовании, акт не подписан, хотя в акте говорится, что представитель грузополучателя участвовал в проверке товаров. Такое нарушение ставит под сомнение точность информации, содержащейся в коммерческом акте.

В случаях, когда товары были доставлены в пункт назначения, поврежден или поврежден, должен быть составлен акт экспертизы.

Экзамен должен проводиться по инициативе транспортной организации или по просьбе грузополучателя с обязательным участием представителя транспортной организации в качестве экзамена, проведенного без участия представителя транспортной организации, в случае получения товара в пункте назначения в поврежденном состоянии считается недействительным. Об экспертизе делается отметка в коммерческом акте.

Устав железнодорожного транспорта (статья 42) расширил это положение, указав, что в случае уклонения перевозчика от призыва эксперта или эксперта в соответствующей области или уклонения от перевозчика получатель от участия в проведении рассмотрение соответствующей стороной имеет право провести экспертизу без участия уклоняющейся стороны, предварительно уведомив ее о проведении экспертизы в письменной форме, если такая форма не предусмотрена соглашением сторон. Расходы, связанные с экзаменом, оплачиваются стороной, которая заказала экзамен, с последующим распределением расходов стороне, виновной в нехватке, повреждении или повреждении товаров.

В дополнение к коммерческому акту и акту общей формы, которые составляются как при доставке товаров, так и при других обстоятельствах, в случаях обнаружения повреждений или подмочки в транспортном средстве из-за неисправного технического состояния на всех виды транспорта (кроме воздуха) составляли акт о техническом состоянии транспортного средства.

Закон о техническом состоянии составляется в день обнаружения неисправности и не позднее дня составления коммерческого акта.

Правильный и своевременно составленный акт о техническом состоянии транспортного средства имеет большое значение для определения характера дефектов и установления предмета ответственности. Однако, как справедливо указал О.Н. Садиков, «технические акты, как правило, очень короткие и только называют характер выявленного дефекта, технические действия, как вы знаете, являются работниками станций и вагонов, а здесь конечно, показывает агентство: желание освободить перевозчика от возможной имущественной ответственности».

Если передача товаров из водного транспорта на железнодорожную или вагонную дорогу или наоборот будет обнаружена нехватка, повреждение или повреждение груза или несоответствие контрольных знаков на знаках

блокировочного устройства, указанных грузоотправителем в накладной, передающая сторона обязана проверить товар в автомобиле или контейнере на прилагаемом счете-фактуре и сделать коммерческий акт по результатам проверки и запечатать вагон или контейнер с помощью его запирающего устройства, о том, что сделать соответствующую запись в коммерческой действующей с указанием контрольных знаков печатей, наложенных после проверки и указания в переносных листах даты и номера акта.

Этот акт имеет две функции.

В нем устанавливаются обстоятельства, на основании которых впоследствии устраняется вопрос об ответственности отправителя или транспортной организации за несоблюдение товаров, перевозимых в перевозке (контейнере). Кроме того, при отсутствии вины отправитель на основании коммерческого акта распределяет ответственность между соавторами.

Поскольку правила перевозки грузов в прямом мультимодальном сообщении в §§ 52, 91 относятся к коммерческому акту как единственная форма регистрации соответствующих обстоятельств, последняя не может быть поддержана никакими другими средствами доказательства. Если из материала дела видно, что несоблюдение безопасности не было зарегистрировано коммерческим актом перегрузки, при отсутствии данных об ответственности грузоотправителя по договору ответственность лежит на конечной перевозчике.

Существуют разные взгляды на роль коммерческого акта, составленного в соответствии с §§ 52, 91 правил перевозки грузов прямым мультимодальным транспортом.

Некоторые авторы считают, что «если недостача или повреждение груза обнаружен после передачи товара, но, бесспорно, установлено, что по вине транспортной организации, которая доставила груз в перевалочных пунктах, ответственность за нехватку или повреждение товара несет транспортная организация, несмотря на отсутствие коммерческого акта».

Сторонники этой точки зрения руководствуются объяснением постановления Пленума Верховного Суда СССР от 11 апреля 1969 года № 2 «О некоторых вопросах применения закона судами при рассмотрении споров, возникающих из-за перевозки товаров и багажа». В пункте 9 разъяснения говорится, что «при отсутствии коммерческого акта конечный перевозчик может быть освобожден от ответственности за безопасность товаров, если предусмотрено доказательство ответственности отправителя или предыдущего перевозчика».

Инструкции государственного арбитража СССР от 12 мая 1971 года № I-1-14 «по некоторым вопросам арбитражной практики, возникающие при рассмотрении споров, связанных с перевозкой грузов железнодорожным транспортом» в пункте 5, рекомендуют иметь в виду, что коммерческие акты являются одним из доказательств, которые должны рассматриваться вместе со всеми другими доказательствами, представленными сторонами. Этот факт подчеркивается в пункте 4 статьи 796 Гражданского кодекса.

Однако в этих документах нет ссылки на то, что может быть представлено вместо коммерческого акта в качестве доказательства вины перевозчика.

Сторонники другой точки зрения полагают, что если дорога назначения не представляет собой коммерческий акт о нехватке, составленный при получении груза из порта (пирса) перевалки, то это приводит к презумпции вины железной дороги. Они относятся к транспортному законодательству, которое считает коммерческий акт единственной обязательной формой фиксации соответствующих обстоятельств, что не может быть подтверждено никакими другими средствами доказательства.

Товары для получателя в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении принимаются, как правило, без проверки веса, количества мест, если они прибывают на хороших автомобилях (контейнерах), с уплотнениями перевалочной станции. Однако перевалка грузов с водного транспорта на железнодорожные и обратно имеет свою специфику.

В соответствии с § 55 Правил грузоперевозок в прямом смешанном сообщении снятие уплотнений с загруженными вагонами, поставленных в порты (причалы) при разгрузке, а также вагоны, загруженные в порты (доки), перевозимые в прямое смешанное сообщение, железная дорога. Однако погрузка в автомобили, которые затем запечатываются представителями железной дороги, осуществляется портом. При таких обстоятельствах было бы правильнее доставлять товар грузополучателю с обязательной проверкой веса, количества мест и состояния товара.

Транспортное законодательство не считает необходимым делать исключение для товаров, перевозимых в прямом смешанном движении, устанавливая для них общий порядок выдачи товаров. Изменения в этом порядке были внесены в распоряжение Государственного арбитража СССР от 30 июля 1976 года № I-1-23 «о практике разрешения споров, возникающих в результате перевозки товаров в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном транспорте», в котором указывалось, что грузополучатель имел право потребовать от транспортной организации доставить груз в конечной точке перевозки с проверкой его веса, количества мест и условий. В то же время государственный арбитраж СССР, обосновывая этот вывод, отметил, что при перегрузке товаров по прямому смешанному сообщению транспортные организации, участвующие в такой перевозке, имеют доступ к этим товарам.

2.2 Договор перевозки пассажиров

Транспортировка пассажиров занимает значительное место в деятельности транспортных организаций. В целях удовлетворения растущего спроса на пассажирские перевозки и повышения качества их организации подвижной состав железнодорожного транспорта был значительно обновлен и пополнен за последние годы, а также улучшены передвижные и другие устройства.

Транспортное право регулирует, в частности, перевозку пассажиров. В Уставе железнодорожного транспорта перевозке пассажиров посвящена глава VI. Дальнейшая спецификация законодательства, регулирующего перевозку пассажиров на различных видах транспорта, отражена в Правилах перевозки

пассажиров и багажа, которые применимы ко всем видам транспорта. Эти Правила более детально и четко регулируют отношения транспортной организации с пассажирами.

Кроме того, железнодорожные правила правительства Российской Федерации утвердили Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, товаров для личных (внутренних) нужд на железнодорожном транспорте.

Пассажир считается лицом, перевозимым на транспорте, а не частью обслуживающего персонала (экипажа) транспортного средства и имеющим проездной билет.

Гражданский кодекс Российской Федерации (статья 786) и все транспортные уставы и коды в разделах о перевозке пассажиров определяют концепцию договора перевозки пассажиров.

В соответствии с договором перевозки пассажиров перевозчик обязуется перевозить пассажира до пункта назначения, а в случае доставки пассажирского багажа также доставлять багаж в пункт назначения и выдавать его лицу, имеющему право на получение багаж; пассажир обязуется оплатить установленный тариф и во время доставки багажа. Перевозка пассажиров, а также перевозка товаров – это оплачиваемый договор. Однако, если перевозка грузов в большинстве случаев – реальная сделка, перевозка пассажиров во всех случаях – сделка согласованная.

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

Право заключения договора на проезд в качестве пассажира на установленную плату осуществляется любым лицом. Гражданину может быть отказано в перевозке только в тех случаях, когда транспортное средство не будет доступно; когда перевозка пассажиров приостанавливается по распоряжению Правительства или в иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации; когда пассажир пьян, что может угрожать безопасности других пассажиров, и, наконец, когда пассажир не соблюдает правила.

Пассажирам должна быть предоставлена своевременная и точная информация: время отправления и прибытия транспортных средств, стоимость проезда пассажиров и багажа, время в билетных и багажных отделениях, хранение, расположение объектов станции, услуги, предоставляемые пассажиры, предоставляемые гражданам определенных категорий льгот, запрещенные к перевозке в руке. Элементы багажа, другая информация, предусмотренная Правилами перевозки пассажиров и багажа.

В транспортных правилах, кодах, опубликованных по каждому виду транспорта, Правилах перевозки пассажиров, и предполагается возможность увеличения объема этих прав при выполнении обязательств по перевозке.

Пассажир имеет право:

- приобретать проездные документы (билеты) для любого поезда на указанную им железнодорожную станцию назначения, открытую для эксплуатации пассажирских перевозок;
- везти одного ребенка в возрасте до 5 лет бесплатно, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от 5 до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом;
- нести с собой ручную кладь за исключением мелких предметов перевозки, размер и вес которых определяются правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на различные виды транспорта;
- брать багаж для перевозки в соответствии с транспортными документами для оплаты в соответствии с тарифом;
- останавливаться на пути с определением действительности проездных документов (билетов) не более 10 дней;
- продлить срок действия проездных документов (билетов) в случае болезни при транзите во время болезни, подтвержденной документами медицинских учреждений.

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

- не позднее, чем за 15 часов до отъезда осуществить возврат тарифа, состоящего из цены билета и стоимости зарезервированного места (на железнодорожном транспорте этот период сокращается до 8 часов);
- менее 15 часов, но не позднее, чем за 4 часа до отхода получить стоимость билета и 50% стоимости зарезервированного места (на железнодорожном транспорте этот период сокращается до 8 часов и до 2 часов);
- менее чем за 2 часа до отправления поезда, чтобы вернуть стоимость билета. Стоимость зарезервированного места в этом случае не оплачивается.

При возврате проездного документа (билета) для отправления в пункте покупки не позднее, чем за 24 часа до выезда поезда пассажир оплачивает тариф, при возвращении проездного документа (билета) позднее указанного периода, но до выезда поезда – стоимость поезда за вычетом стоимости зарезервированного места. Когда вы возвращаете проездной документ (билет) в обратную поездку до пункта отправления, применяется процедура, установленная выше.

Независимо от условий возврата проездного документа (билета) до отправления поезда, плата за проезд оплачивается в случае отмены поезда, задержки в выезде поезда, неспособность предоставить указанное в проездном документе (билете) и несогласие пассажира использовать другое место, болезнь пассажира. Вычет стоимости поездки при возврате проездного документа (билета) не производится в случае задержки пассажира в пункте перехода на согласованный поезд по вине транспортной организации.

Пассажир имеет право вернуть стоимость поезда за вычетом стоимости зарезервированного места для расстояния, не следующего за пассажиром, по окончании поездки по дороге. Возврат суммы, причитающейся пассажиру, осуществляется в порядке, установленном правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на различных видах транспорта.

По окончании маршрута поездки в связи с перерывом движения по обстоятельствам, независимо от транспортной компании, пассажиру не возмещается, что проезд не проследовал их дистанцию. Но если такое прекращение было вызвано обстоятельствами, зависящими от транспортной компании, пассажиру будет возмещена стоимость проезда.

Пассажиры на транспортном средстве должны соблюдать определенные правила. В частности, пассажиры должны соблюдать общественный порядок, правила пользования транспортными средствами, объекты железнодорожной станции, заботиться о собственности транспортных организаций. За нарушение этих положений пассажир может быть привлечен к административной ответственности.

Если перевозчик находит в багаже предметы, переданные для перевозки, перевозка которых запрещена в качестве багажа, перевозчик имеет право расторгнуть договор перевозки пассажиров и багажа. Отправитель багажа уплачивает штраф в размере десятикратной стоимости пошлины за багаж, если в соответствии с законодательством Российской Федерации перевозка таких предметов не влечет за собой административную или уголовную ответственность.

Документом, который оформляет договор о пассажирских перевозках, является билет. Билет удостоверяет заключение договора и плату пассажира за перевозку.

В билете перечислены все основные условия договора перевозки пассажира: цена, время вылета, срок хранения и т. д. билеты на все виды транспорта, кроме воздушных и железнодорожных, выписываются без указания имени пассажира. Однако это обстоятельство не дает права рассматривать билет как гарантию на предъявителя, т. е. документ, владение которым дает право требовать то, что составляет его содержание.

Ценные бумаги на предъявителя выдаются без указания имени лица, которому они выданы. Должник не обязан устанавливать, как носитель получил обеспечение, он обязан выполнить то, что является содержанием бумаги носителя, по просьбе лица, представляющего документ. Кредитор – тот, кто имеет право на этот документ. Если вы признаете билет как гарантию на предъявителя, выясняется, что он предназначен для бесплатного перевода другим кредиторам. Однако транспортная компания имеет в виду этого пассажира и запрещает передачу билета по дороге другому лицу под страхом своей недействительности. Таким образом, нет никаких оснований для признания путевого билета в качестве безопасности на предъявителя.

Одной из важных гарантий прав пассажира является возможность его / ее отказа от поездки, то есть отказ выполнить заключенный договор. В случае предварительной доставки проездных документов перевозчику пассажир получает стоимость билета. Это условие применяется ко всем видам транспорта. Учитывая, что договор прекращен по инициативе пассажира, транспортные компании сохраняют в то же время (в зависимости от момента расторжения договора) с пассажиром определенную сумму. Цель вычета заключается не в том,

чтобы компенсировать убытки, а в том, чтобы наложить ранее объявленный штраф за односторонний отказ от выполнения договора.

Потерянные пассажирские проездные документы не продлеваются, и их стоимость не возвращается. Эта ссылка в транспортном законодательстве является обязательной. Однако его присутствие очень сомнительно, и именно поэтому.

В этом случае заключен договор перевозки пассажира, условия его сторон выполнены, но документ, который оформляет факт сделки, теряется. Правила перевозки пассажиров, работающие на транспорте, я считаю, что пассажир потерял билет, освобождается от уплаты штрафа, если факт потери билета доказан, но по дороге пассажир должен купить новый (п.2.2 Регламента Министерства связи, п.3.1.1 Правила перевозки в авиакомпаниях Российской Федерации), т. е. заключить новый договор перевозки пассажира. Можем ли мы сказать, что в этом случае законно требовать новый договор? Мы считаем, что нет, потому что, если у пассажира есть определенное место, и он может доказать обоснованность своих требований, невозможно не позволить этому лицу использовать свое право на поездки, учитывая, что был заключен договор перевозки. Даже потеря ценных бумаг на предъявителя не исключает возможности восстановления прав владельца. Возвращается, например, потерянная книга сбережений. Поэтому следует признать, что, если пассажир свидетельствует о заключении договора на проезд в определенное место на этом подвижном составе, у перевозчика нет достаточных оснований для требования о заключении нового договора перевозки пассажира.

Билет выдается по определенному маршруту и с определенным сроком действия. В дальних поездках, речных судах с дальностью более 500 км и морских судах с дальностью более 200 миль пассажиру разрешается совершать одну остановку с лимитом в 10 дней и, кроме того, на железнодорожном транспорте, можно изменить маршрут, указанный в билете один раз, но без изменения станции назначения. В этом случае зарезервированное место теряет свою силу, и стоимость его пассажира не возвращается. Плата за «скорость» и «мягкость» остается в силе вместе с билетом. На воздушном транспорте, остановки по пути должны быть указаны при заключении договора.

В отличие от законодательства, регулирующего перевозку грузов, законодательное регулирование пассажирских перевозок менее развито и более дифференцировано. В то же время, пассажирские и грузовые перевозки имеют некоторое сходство. В обоих случаях целью перевозки является доставка.

В соответствии с договором перевозки пассажира перевозчик обязуется перевозить пассажира на определенное место, а пассажир обязуется уплатить перевозчику плату за перевозку. Это два основных условия договора. Следует, однако, отметить, что существует еще одно важное условие, которое должно быть включено в определение договора перевозки пассажира. Это время доставки пассажира в пункт назначения.

Срок доставки пассажира в пункт назначения (а также своевременная отправка пассажира) является, на наш взгляд, одним из основных условий договора о

пассажирских перевозках. Если раньше транспортное оборудование было недостаточно совершенным, и в этом отношении претензии такого рода перевозчику были бы неуместными, теперь, когда транспорт постоянно обновляется современным транспортным оборудованием, должны соблюдаться условия доставки пассажиров. И это отражено в законодательстве, регулирующем транспортные отношения.

Статья 795 Гражданского кодекса устанавливает, что за задержку в выезде транспортного средства, перевозящего пассажира, или задержку с прибытием такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением транспорта в городских и пригородных сообщениях), перевозчик должен заплатить пассажиру штраф в размере, установленном соответствующей транспортной хартией или кодом. Следует подчеркнуть, что это первый случай, когда статья такого содержания включена в Гражданский кодекс. Все транспортные организации, отношения которых по-прежнему регулируются законодательством СССР (это вагонный транспорт), обязаны соблюдать положения статьи 795 Гражданского кодекса.

Устав железнодорожного транспорта в статье 110 уже конкретизировал положения статьи 795 Гражданского кодекса, установив, что за задержку в выезде поезда или за задержку поезда до железнодорожной станции назначения железная дорога платит пассажиру штраф в размере 3% от тарифа за каждый час задержки, но не более чем стоимость проезда.

Перевозчики несут ответственность за несвоевременную доставку пассажиров, если они не докажут, что задержка или задержка произошли из-за форс-мажорных обстоятельств, устранения неисправности транспортного средства, угрозы жизни и здоровью пассажиров или других обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Транспортное законодательство по-разному отражено в уставе и координирует ответственность перевозчика за травму или смерть пассажира в случае аварии или аварии транспортного средства. Статья 113 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации, то есть указанная норма имеет ссылочный характер.

В дополнение к ответственности за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, перевозчики несут ответственность за потерю, нехватку и повреждение багажа, принятого к перевозке, если они не доказывают, что потеря, нехватка, повреждение багажа произошли из-за обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых не зависело от него.

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

- потеря, недостача или повреждение багажа, принятого для перевозки с заявленной стоимостью, – в размере объявленной стоимости;
- потеря или нехватка багажа – в размере стоимости потерянного или отсутствующего багажа или в размере суммы, на которую уменьшилась его стоимость.

Стоимость багажа определяется на основании его цены, указанной в счете-фактуре продавца или оговариваемой в договоре, а при отсутствии счета-фактуры или цены, указанной в договоре, – на основе цены, которая в сравнительных обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик вместе с компенсацией за установленный ущерб, причиненный потерей, нехваткой или повреждением багажа, возвращает отправителю плату за перевозку утерянного, пропавшего, поврежденного или поврежденного багажа, если этот сбор не включен в стоимость товара.

Транспортировка пассажиров в прямом смешанном сообщении – это правила для пассажиров, которые установлены в каждом виде транспорта. При поездке в пункт назначения различными видами транспорта пассажир приобретает единый билет для поездок в прямом смешанном сообщении. Приобретая один билет, пассажир в пункте отправления полностью платит за проезд двумя видами транспорта (например, железнодорожным и водным транспортом). Билет содержит номер поезда, вагон и место, отношения пассажира с перевозчиками в таком транспорте регулируются специальными актами. Например, по железнодорожному соглашению о пассажирских перевозках в прямой железнодорожной и морской связи Соглашение о пассажирских перевозках в прямой железнодорожной связи и т. д.

Выводы по разделу 2

Рассмотрев определенные виды договора перевозки и определив их важность в деятельности железнодорожного транспорта, можно сделать вывод, что все контракты, на которые внимание было уделено в этой работе, могут рассматриваться как отдельные виды договора перевозки, распределенные по вышеупомянутые особенности классификации. В реальной жизни договор перевозки существует только как отдельный тип.

Более того, это решение подтверждается тем фактом, что абстрактная концепция «договора перевозки» проявляется в определениях ряда конкретных индивидуальных видов контрактов, которые содержатся в главе 40 действующего Гражданского кодекса Российской Федерации, составляющих определенную систему договоров перевозки, которые регулируют отношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа в современных условиях.

Договор перевозки пассажиров согласован. Он заключен на момент выдачи пассажирского билета, который сертифицирован. Билет содержит все существенные условия контракта, в том числе условия бесплатной перевозки детей и багажа для пассажиров. С точки зрения перевозки багажа договор имеет реальный характер, поскольку он выдается багажной квитанцией, когда он доставляется перевозчику.

3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

3.1 Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов

В современном динамично развивающемся законодательстве железнодорожного транспорта модернизируются законодательство с изменяющимися нормами правового регулирования грузоперевозок, регламентирующими ответственность за нарушение обязательств по железнодорожным перевозкам товаров.

Основные нарушения обязательств по перевозке товаров предусмотрены Гражданским кодексом Российской Федерации, такими как: отказ транспортных средств перевозчиком (статья 794 Гражданского кодекса), безопасность груза во время перевозки (статья 796 Гражданский кодекс).

Этот перечень нарушений значительно дополнен Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 года № 18–ФЗ. В соответствии с пунктом 1 статьи 793 Гражданского кодекса, на основании положений Гражданского кодекса и УЖДТ Российской Федерации, и должен учитывать правила ответственности за нарушение обязательств по железнодорожным перевозкам товаров.

Ответственность перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей освящена в главе VII УЖДТ Российской Федерации, а также в правилах, касающихся ответственности в ст. 10, 19, 27, 29, 30, 32, 33, 44, 47, 64 УЖДТ Российской Федерации.

Традиционная систематизация правил ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов предусматривает распределение двух разделов. Это несет ответственность за невыполнение транспортных средств или неспособность сообщить о товарах, а также ответственность за безопасность груза и задержку в доставке. Критерием анализа мы выбрали субъект ответственности – перевозчика.

В соответствии с гражданским кодексом и Российскими железными дорогами перевозчик несет ответственность за несоблюдение принятой заявки, небезопасность груза, задержку в доставке, несанкционированное использование или задержку вагонов, поставку неочищенных вагонов, повреждение вагонов.

Неспособность перевозчика принятой заявки (ст. 94 УЖДТ Российской Федерации) отражается в отказе при погрузке вагонов (контейнеров) в установленный срок или представление для перевозки вагонов (контейнеров). Несоблюдение или ненадлежащее исполнение перевозчиком условий принятой заявки приведет к штрафу (статья 94 УЖДТ Российской Федерации).

Здесь я хотел бы отметить нецелесообразность применения санкций в принципе, поскольку, согласно Т. Э. Абовой, когда речь идет об этом нарушении

обязательств, следует использовать термин «убытки», поскольку штрафы являются административной ответственностью.

Перевозчик освобождается от штрафа за несоблюдение принятой заявки, если указанный сбой произошел из-за форс-мажорных обстоятельств, прекращения (приостановки) загрузки для перевозки в определенном направлении правилами статьи 29 УЖДТ Российской Федерации, невыплату пошлины грузоотправителя за перевозку, неспособности грузоотправителей, задержанных грузоотправителем вагонов предыдущей перевозки (статья 117 УЖДТ Российской Федерации).

Общее условие освобождения перевозчика от ответственности за несоблюдение принятого применения этого пункта. 5 статьи 94 УЖДТ Российской Федерации по вине грузоотправителя. Последнее положение содержится в статье 94 УЖДТ Российской Федерации и отдельно от условий статьи 117 УЖДТ Российской Федерации. Это правило не соответствует положениям гражданского права.

В современной юридической литературе преобладающее мнение состоит в том, что ответственность перевозчика (железнодорожного) за несоблюдение груза основана на принципе неисправности.

Освобождение перевозчика от ответственности при наличии вины грузоотправителя по договору противоречит принципу невинной ответственности (пункт 3 статьи 401 Гражданского кодекса) и в то же время искажает правило пункта 1 статьи 401 Гражданского кодекса по вине должника. Для транспортного обязательства, регулируемого главным образом правилами транспортного права, которые постоянно противоречат «Общему гражданскому праву», ответственность перевозчика имеет значение, а «серьезность проблемы связана в основном с объемом ответственности ...» потому что «центр тяжести ответственности по договору железнодорожного транспорта лежит на железной дороге, поскольку его деятельность является основным содержанием этого соглашения ...», поскольку «груз во время его пребывания в пути является полной ответственностью перевозчик».

Гражданская ответственность перевозчика основана на Общих принципах гражданской ответственности, указанных в статье 25 Гражданского кодекса. Однако законодатель, предусматривающий более строгую ответственность за предпринимательскую деятельность, которая происходит независимо от вины предпринимателя (пункт 3 статьи 401 Гражданского кодекса), сохраняет за собой ответственность за небезопасность груза в присутствии его вина.

Характерной чертой ответственности за невыполнение основных обязательств по перевозке товаров является ее ограниченный характер. Размер комплекта ответственности УЖДТ Российской Федерации (фактический ущерб при несоблюдении товаров, исключительный штраф за нарушение условий поставки). Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации пояснил, что требования о возмещении других убытков, вызванных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств, возникающих в связи с перевозкой товаров сверх суммы, предусмотренной Гражданским кодексом России, не могут быть довольным.

В современной юридической науке существуют также мнения об установлении принципа полной имущественной ответственности перевозчика. Однако анализ законодательства о международных перевозках и современного иностранного гражданского законодательства свидетельствует о том, что в соответствии с иностранным законодательством перевозчик также несет ограниченную имущественную ответственность в случае потери, нехватки, повреждения или повреждения товара и по принципу вины, который предполагается. По словам Т. Е. Абовой, «о любой полной имущественной ответственности перевозчика не может быть рассмотрена, поскольку прибыль не получена, и вся деятельность железной дороги основана на тарифах».

Наряду с ответственностью перевозчика за отказ транспортных средств железнодорожным транспортом УЖДТ упоминает ответственность перевозчика в отказе от утверждения заявки. В случае неправомерного отказа в утверждении заявки, поданной в соответствии с требованиями УЖДТ Российской Федерации и Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом, перевозчик несет ответственность в соответствии с соглашением об организации груза (пункт 11 статьи 94 УЖДТ Российской Федерации).

Ответственность перевозчика за несоблюдение груза посвящена ст. 796 Гражданского кодекса и ст. 95, 96, 118 УЖТ. Небезопасность товара может быть выражена в его потере, недостаче, повреждении или повреждении. Утрата – это неспособность выдачи перевозчиком всех товаров, нехватка груза. Ущерб – ухудшение качества груза или потеря полезных свойств груза, как правило, из-за химических изменений. Причиной повреждения является внешнее механическое действие. Различие в ущербе и ущербе имеет экономическое обоснование. Ущерб указывает на окончательное состояние груза, а ущерб связан с возможностью исправления груза. Однако юридические последствия ущерба и ущерба для товаров одинаковы.

В соответствии со статьей 796 Гражданского кодекса Российской Федерации перевозчик несет ответственность за небезопасность груза или багажа, которые произошли после его принятия к перевозке и до доставки грузополучателю, его уполномоченному лицу или лицу, уполномоченному получать если он не докажет, что потеря, недостача или повреждение (повреждение) груза или багажа произошло в связи с обстоятельствами, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых не зависит от него.

Статья 24 Федерального закона «О железнодорожном транспорте» от 10.01.2003 № 17–ФЗ предусматривает, что перевозчик должен содержать специализированные подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций и иметь запас материально-технических средств, используемых для своевременного устранения возгорания, в этот случай – машина.

Проводник в соответствии с пунктом 20 правил перевозки железнодорожным транспортом «при поддержке и защите грузоотправителей, грузополучателей обязан соблюдать требования пожарной и личной безопасности».

Размер ответственности перевозчика определяется в соответствии с правилами статьи 796 Гражданского кодекса и статьей 96 УЖДТ Российской Федерации.

Потеря или недостача товара подразумевает возврат его стоимости или стоимости недостающей части. Нехватка, повреждение (повреждение) товара с объявленной стоимостью влечет за собой обязательство перевозчика возместить ущерб в размере объявленной стоимости или доли объявленной стоимости. Расчет ответственности перевозчика является логичным и согласуется с принципами ограниченной ответственности при перевозке.

Считается, что штраф за превышение срока поставки имеет характер исключительного штрафа. Среди современных ученых, нет. Автор указывает, что штраф, установленный для поздней поставки, не является исключительным, поскольку он не освобождает железную дорогу от компенсации за ущерб, вызванный поздней поставкой, в размере, установленном статьей 796 Гражданского кодекса («Ответственность перевозчика за несохранность груза»).

С точки зрения действующего законодательства, штраф за позднюю доставку не может считаться исключительным. Как общее правило, штраф относится к кредитному характеру; исключительные и штрафные санкции могут устанавливаться законом или договором (статья 394 Гражданского кодекса). Ни гражданский кодекс, ни Департамент железнодорожного транспорта Российской Федерации не исключают права сторон перевозки на возмещение ущерба в объеме, не охватываемом штрафом. Статья 97 Российских железных дорог не устанавливает исключительный характер штрафа за позднюю доставку. Более того, абз. 2 ст. 97 устанавливает право обращения к последнему перевозчику, которое фактически задерживается, за ущерб.

3.2 Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки пассажира

Существует широкий круг вопросов, связанных с определением и осуществлением прав и обязанностей сторон договора на перевозку пассажиров различными видами общественного транспорта. Трудно говорить о подлинном юридическом равенстве в отношениях между монополистом и гражданином, который подписывает договор об использовании услуг, предоставляемых этим монополистом. Интересы гражданина направлены на защиту системы правовых норм, созданных государством, для достижения правового баланса экономически эффективных транспортных предприятий и граждан в качестве их подрядчиков по транспортным договорам.

В соответствии со ст. 786 Гражданского кодекса Российской Федерации, перевозка пассажиров и их багажа осуществляется на основании и в соответствии с договором перевозки, заключенным между пассажиром и перевозчиком. Договор перевозки пассажира определяется как возмещаемый в связи с возложением на обязанность пассажира оплатить его доставку в пункте назначения. Пассажиры являются потребителями услуг, предоставляемых перевозчиками (в основном, транспортными компаниями). Транспортные компании, получившие соответствующее разрешение – лицензию, имеют право заниматься перевозкой пассажиров. Требование о лицензировании применяется к

коммерческим организациям, которые осуществляют общественный транспорт. Агентства, которые перевозят своих сотрудников на собственном транспорте, также должны иметь необходимое разрешение.

Согласно статье 789 Гражданского кодекса, договор перевозки пассажиров на общественном транспорте является публичным договором (статья 426 Гражданского кодекса): транспортная коммерческая организация обязана осуществлять перевозку пассажиров и багажа при обработке любого гражданина. Из этого следует, что до заключения конкретного договора перевозки пассажира транспортная компания уже имеет определенные обязательства перед потенциальными пассажирами. Компания должна:

- предоставить всем потенциальным пассажирам равные условия будущего договора перевозки;
- создать минимально необходимую материальную базу для покупки пассажирского билета (билетной кассы, эффективной системы распределения билетов, а также в городском транспортном проводнике или определенных устройствах, позволяющих зафиксировать факт въезда пассажира в правовые отношения для транспорт);
- создать систему информационной поддержки, с тем чтобы каждый заинтересованный человек мог получить исчерпывающую информацию о запланированном визите.

Неправильное выполнение этих «преддоговорных» обязанностей может привести к негативным последствиям для пассажирской и транспортной компании-перевозчика.

Договор перевозки пассажиров на общественном транспорте также относится к категории договоров о присоединении (статья 428 Гражданского кодекса). Условия такого договора определяются одной из сторон в формах или других стандартных формах и могут быть приняты другой стороной только путем присоединения к предлагаемому договору в целом. Суть договора о присоединении заключается в том, что организация (возможно, индивидуальный предприниматель) в качестве одной из сторон договора осуществляет деятельность, предназначенную для удовлетворения потребностей неопределенного круга лиц, любого лица, желающего воспользоваться его услугами. Однако невозможно провести индивидуальные переговоры со всеми, кто хочет пользоваться услугами, включая транспорт. Поэтому, согласно пункту 2 статьи 786 Гражданского кодекса, заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом и доставкой багажа пассажирско-багажной квитанцией. Пассажирский билет и багажная квитанция содержат минимально необходимые условия договора перевозки. Условия договора подробно излагаются в порядке, установленном правилами и кодексами транспорта, и становятся доступными для общественности в форме опубликованных правил перевозки. Степень свободы гражданина при заключении договора перевозки с организацией коммерческого транспорта почти равна нулю: он выбирает перевозчика, пункт назначения и условия перевозки из числа предложенных перевозчиком. Заключив договор

перевозки, пассажир присоединяется к предложению перевозчика, соблюдая правила, установленные перевозчиком.

В соответствии со статьей 5 Транспортного устава железных дорог правила перевозки пассажиров железнодорожным транспортом на основе ТУЖД, разрабатывающей «Федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта», то есть Министерство связи Российской Федерации с участием «Федерального органа исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте». Тем не менее, 11 марта 1999 года Правительство Российской Федерации утвердило Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузов для личных (внутренних) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, которые не отменяют правила перевозки пассажиров, утвержденные Министерством путей сообщения России. Правительство Российской Федерации предполагало, что пассажир – участник договора перевозки – является потребителем железнодорожных услуг, поэтому Правила разрабатываются в соответствии не только с ТУЖД, но и с Законом Российской Федерации «О защите прав потребителей», как указано в пункте 1 Правил.

Основной целью договора перевозки пассажира является перемещение пассажира с места отправления до места назначения.

Перевозка пассажиров организациями коммерческого транспорта не ограничивается перемещением пассажира из пункта А в пункт В – оно сопровождается предоставлением пассажирам ряда связанных услуг. Список и характер услуг заранее определяются ведомственными правилами перевозки пассажиров, и их оплата включена в стоимость билета. Таким образом, транспорт сочетается с предоставлением услуг, а договор перевозки связан с договором платных услуг, хотя в соответствии с пунктом 2 статьи 779 Гражданского кодекса «Платные услуги» не распространяются на услуги перевозчика, предусмотренные главой 40 Гражданского кодекса, которая посвящена договору перевозки.

Обязанностью перевозчика является также обеспечение безопасных и комфортных условий перевозки.

Предприятие общественного транспорта должно публично предлагать свои услуги. В зависимости от технических характеристик транспортного средства пассажиру предоставляется возможность выбрать тот или иной набор услуг при заключении договора перевозки. Ведомственные постановления Министерства транспорта и Министерства транспорта России определяют услуги, предоставление которых входит в стоимость пассажирского билета.

Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, утвержденные Правительством Российской Федерации «... на федеральном железнодорожном транспорте, железная дорога обязана своевременно и достоверно информировать пассажиров об услугах, которые могут быть предоставлены перевозчиком. Пассажиру должна быть предоставлена информация о времени отправления и прибытия поездов, стоимости билетов в зависимости от класса поезда и автомобиля, стоимости услуг, предоставляемых в автомобилях с высшим комфортом и включенных в стоимость билета».

Из договора перевозки пассажиров возникает право на основные обязанности перевозчика: а) доставить пассажира до пункта назначения; б) при выполнении этого обязательства создать безопасные и комфортные условия для пассажиров.

В то же время уровень безопасности предоставляется всем пассажирам одинаково, а уровень комфорта – в пределах возможностей перевозчика и в зависимости от желания пассажира, в основном за дополнительную плату.

Если вы намерены осуществлять перевозку по железной дороге, потенциальный пассажир может купить билет на обычную машину и в автомобиле с повышенным комфортом. Приобретая билет на вагон с повышенным комфортом, пассажир оплачивает услуги, включенные в стоимость билета. Диапазон услуг и порядок их обеспечения в автомобилях повышенного комфорта определяет Министерство путей сообщения России.

Комплекс дополнительных услуг, предоставляемых транспортной компанией, пассажир не обсуждается – транспортная компания или соответствующий орган исполнительной власти (Министерство путей сообщения России, Министерство транспорта и т. д.) Для юридического определения характеристик класса транспортных средств – вагон, самолет, морское или речное судно, автомашина – и в соответствии с расчетом класса устанавливают перечень услуг. Например, федеральный железнодорожный транспорт вводил сертификацию услуг, предоставляемых пассажирам. Постановлением Министра путей сообщения Российской Федерации от 27 декабря 1999 года Правила аттестации услуг, предоставляемых пассажирам на федеральном железнодорожном транспорте, были утверждены и введены в действие 1 июля 2000 года. Сертификация услуг должна, в частности, соблюдать Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей». Услуги, предоставляемые пассажирам на железнодорожных станциях до отправления поезда, услуги по перевозке пассажиров, услуги по дороге и услуги, предоставляемые пассажирам по прибытии поезда до места назначения, подлежат сертификации. Следует учитывать, что сертификация услуг означает принятие железнодорожным транспортом обязательства предоставить их лицу, которое приобрело билет и таким образом заключил договор перевозки.

Требования пассажира предоставить ему ряд услуг, соответствующих классу транспортного средства, в связи с заключенным договором перевозки. Услуги оплачиваются пассажиром при покупке билета, и их предоставление является необходимым условием договора, к которому присоединился пассажир.

Действуя как потребитель транспортных услуг, пассажир, являющийся предметом договора о присоединении, остается зависимым от транспортной компании и нуждается в четкой защите своих прав, вытекающих из договора перевозки. В области отношений по договору перевозки пассажиров баланс интересов обеих сторон определяется спецификой публичного договора и договора о присоединении. С одной стороны, транспортная компания не имеет права отказывать пассажиру в заключение договора перевозки, с другой – пассажир вынужден подчиняться условиям, продиктованным перевозчиком. В этой связи гражданский кодекс, транспортные правила и кодексы, дающие перевозчику право устанавливать условия договора перевозки, защищают

интересы и пассажира-потребителя, определяют его основные права и предусматривают ответственность перевозчика в случаях нарушения этих прав.

К сожалению, транспортные компании в некоторых случаях пытаются использовать экономическое превосходство, чтобы ограничить свою ответственность перед пассажирами за нарушения договора перевозки. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный жизни или здоровью пассажира, в соответствии с правилами главы 59 Гражданского кодекса, если закон или договор перевозки не предусматривают возросшую ответственность перевозчика (статья 800 Гражданский кодекс).

Одним из существенных обязательств перевозчика по договору перевозки пассажира является доставка пассажира до места назначения в сроки, определенные в порядке, установленном правилами и кодексами перевозки, а при отсутствии таких условий – в пределах разумного времени (статья 792 Гражданского кодекса).

Пока речь идет о перевозке пассажиров общественным транспортом, железные дороги обязаны обеспечить движение пассажирских поездов по графику. Соблюдение сроков доставки пассажиров важно для пассажира любого вида транспорта, но особенно для воздушного транспорта. Все понимают, что опаздывать на важные деловые переговоры может привести к серьезным потерям для предпринимателя и, например, опоздать на похороны родственника, причинит моральный вред. Поэтому как для пассажира, так и для перевозчика важно четко определить основания и размер ответственности за задержку в доставке пассажира до места назначения.

Нет оснований считать, что такие условия действительны, поскольку в статье 16 Закона о защите прав потребителей говорится: «условия договора, которые нарушают права потребителей по сравнению с правилами, установленными законами или иными правовыми актами Российской Федерации в области защиты прав потребителей признаны недействительными».

Перевозчик несет ответственность за задержку выезда транспортного средства, перевозящего пассажира, или задержку прибытия в пункт назначения (статья 795 Гражданского кодекса). В этих случаях в соответствии с Гражданским кодексом перевозчика – железной дороги – в размере, определенном статьей 130 ТУЖД.

Эти штрафы малы; они не могут превышать 50 процентов расходов на воздушный и морской транспорт и полную стоимость железнодорожных сборов в зависимости от продолжительности задержки.

Пассажир выступает в качестве потребителя транспортных услуг, и поэтому его отношения с транспортной компанией регулируются не только законодательством о транспорте, но и законом о защите прав потребителей, который устанавливает еще один вид ответственности предпринимателя за неспособность выполнять обязательства, вытекающие из договора с потребителем. Согласно ст. 15 Закона моральный вред, причиненный потребителю в результате нарушения прав потребителя, предусмотренный законами и правовыми актами Российской Федерации, подлежит возмещению причинителем вреда.

Определение размера компенсации за моральный ущерб – физические и моральные страдания – является общей проблемой в любом случае морального вреда, о котором говорилось в литературе. Транспортная организация осуществляет предпринимательскую деятельность. В этой связи основа его ответственности перед подрядчиками определяется нормой пункта 3 статьи 401 Гражданского кодекса: «Если иное не предусмотрено законом или договором, лицо, которое не выполнило или ненадлежащим образом выполнило обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, нести ответственность, если оно не докажет, что надлежащее исполнение невозможно из-за форс-мажорных обстоятельств, то есть чрезвычайных и неизбежных в этих условиях. Такие обстоятельства не включают, в частности, нарушение обязательств со стороны контрагентов должника, отсутствие товаров, необходимых для исполнения на рынке, отсутствие необходимого должника фонды».

Помимо ссылки на форс-мажор в качестве основы для освобождения от ответственности транспортной организации статьи 795 Гражданского кодекса, статья 130 ТУЖД называется устранением неисправностей транспортных средств, которые угрожают жизни или здоровью пассажира, поскольку другие обстоятельства, не зависящие от перевозчика.

Если речь идет об устранении неполадок транспортного средства, предполагается, что вагон, отправленный на погрузку, будет загружен. Что касается самолета – посадка объявлена, самолет готов принять пассажиров, в отношении железнодорожного транспорта – поезд подан на платформу, объявил о посадке пассажиров.

Ссылка на ст. 795 Гражданского кодекса на «другие обстоятельства, не зависящие от перевозчика» ставит под сомнение общий тезис о невинной ответственности транспортной организации – предпринимателя по договору перевозки, в том числе за задержку в доставке транспортного средства и задержка в доставке пассажира. Похоже, что это положение закона следует толковать ограничительно и «другие обстоятельства», оцениваемые в соответствии с категорией форс-мажорных обстоятельств.

Защита прав пассажиров осуществляется в суде с предоставлением заинтересованному лицу возможности выбора исковой давности.

В качестве общего правила претензии в отношении транспортных компаний – перевозчиков, возникающие в связи с договорами на перевозку грузов, пассажиров или багажа, производятся по месту нахождения организации транспортной организации, к которой подана претензия в установленном порядке.

Поэтому требование пассажира из договора перевозки может быть предъявлено по его просьбе или по месту нахождения организации транспортной организации или по месту жительства истца.

Согласно ст. 136 ТУЖД, прежде чем подавать иск против железной дороги, возникающий в связи с перевозкой пассажиров или багажа, иск может быть подан против железной дороги, в частности, в случае задержки отправления или задержки поезда. ТУЖД не определяет, должно ли такое требование

предъявляться к железной дороге назначения или адресату требования определяется пассажиром (при условии, что он захочет предъявить иск до обращения в суд с требованием).

Таким образом, в ситуациях, связанных с железнодорожным транспортом, право выбора принадлежит пассажиру.

Выводы по разделу 3

Таким образом, ответственность перевозчика должна основываться на принципе вины и перечне обстоятельств, при которых освобождение от ответственности перевозчика должно быть исчерпывающим, а не образцовым.

Нельзя не учитывать, что в ряде международных конвенций и соглашений о железнодорожных грузовых перевозках приводится перечень особых рисков, освобождающих перевозчика от ответственности, поэтому в «рыночных условиях» было бы разумно поставить железную дорогу, транспорт внутри страны в худшем положении по сравнению с перевозчиком, участвующим в международном движении.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Переход государства к рыночной экономике и условия для реформирования социально-экономических отношений в обществе поставили перед федеральными железнодорожными перевозками новые более сложные задачи в области радикального улучшения деятельности и качества транспортных услуг населению, грузоотправителей, грузополучатели, владельцы железнодорожных подъездных путей и собственный состав железной дороги, улучшение отношений железных дорог с предприятиями других видов транспорта.

1. Статья 94 УЖТ устанавливает ответственность перевозчика за несоблюдение принятой заявки. Эта формулировка, на наш взгляд, неприемлема. Заявку следует рассматривать как форму организации железнодорожных перевозок товаров и, формулируя правило об ответственности перевозчика, необходимо говорить о недоставке вагонов.

В настоящее время у владельца груза могут быть свои вагоны, и железнодорожная транспортировка может осуществляться на таких машинах. Таким образом, обязанность перевозчика заключается в транспортировке, перевозимой в конкретных транспортных средствах. Условием принятия товара является подготовка его в соответствии с принятым заявлением.

Предлагаемая версия правил об ответственности перевозчика будет следующей:

1. Перевозчик несет ответственность за недогрузку вагонов (контейнеров) для погрузки, подачи вагонов, контейнеров, непригодных для перевозки, а также для неприятия груза, подготовленного в соответствии с заявкой.

2. Ответственность перевозчика устанавливается в виде штрафа в следующих суммах:

– в отношении товаров, перевозка которых устанавливается в вагонах – пять минимальных размеров оплаты за каждый вагон;

– в отношении товаров, перевозка которых устанавливается в вагонах и тоннах, – 0,1 минимальной заработной платы за каждую разгруженную тонну груза;

– в отношении товаров, которые установлены в контейнерах – 0,5 минимальной заработной платы для каждого контейнера с массой брутто до 5 тонн включительно, одной минимальной заработной платы для каждого контейнера с общей массой от 5 до 10 тонн включительно, двойной минимальной заработной платы для каждого контейнера массой брутто более 10 тонн.

3. Соглашение сторон может предусматривать право грузоотправителя по договору на компенсацию за фактический ущерб, причиненный в результате невозврата вагонов, контейнеров в части, не покрываемой штрафом.

4. Ущерб или утрата перевозчиком вагонов и контейнеров, принадлежащих другим лицам, является основанием особой ответственности перевозчика. В соответствии со статьей 105 УЖДТ Российской Федерации в этом случае перевозчик обязан ремонтировать подвижной состав или возместить владельцу стоимость ремонта (фактическую стоимость), вагонов, контейнеров. Перевозчик должен возместить владельцам и убытки, вызванные потерей или повреждением

транспортных средств. Наконец, перевозчик передает владельцам аналогичных вагонов, контейнеры для временного бесплатного использования в качестве замены поврежденных (потерянных). Перевозчик выполняет последнее обязательство по просьбе жертвы.

Положения статьи 105 УЖДТ Российской Федерации не лишены недостатков. Таким образом, обязанность по ремонту или возврату стоимости не определяется никакими условиями. Правильнее было бы возместить стоимость поврежденных вагонов, чтобы они зависели от возможности ремонта. Законодатель в статье 105 российского гражданского кодекса отступил от принципа ограниченной ответственности. Такой подход был бы необоснованным и мог бы привести к практическим трудностям. В ст. 105 части 1 УЖДТ Российской Федерации следует внести следующие изменения: «в случае повреждения или потери перевозчиком, принадлежащим грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим или физическим лицам, вагонам, контейнерам или их узлам и перевозчики деталей, такие вагоны, контейнеры должны быть отремонтированы или скомпенсированы владельцу вагонов, контейнеров, стоимости ремонта, если ремонт невозможен для возмещения фактической стоимости поврежденных или потерянных вагонов, контейнеров или их сборок и деталей, перевозчик возмещает убытки, понесенные владельцами вагонов, контейнеров в связи с их ущербом или потерей.

5. Согласно ст. 94 ОАО «РЖД» одной из причин ответственности грузоотправителя является отсутствие собственного или арендованного и предусмотренного при применении вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя по договору или организации, с которой у грузоотправителя есть договор, регулирующий предоставление таких вагонов, контейнеров.

Такой язык следует считать неприемлемым. Последним (четвертым) названного в статье 94 УЖДТ Российской Федерации основанием ответственности грузоотправителя по договору следует, по-видимому, понимать не совсем хорошо продуманную реакцию законодателя на возможность перевозки в автомобилях не принадлежащих перевозчику. Трудно комментировать отсутствие собственного или арендованного и предоставленного при применении вагонов у грузоотправителя в качестве основы его ответственности за невыполнение принятого заявления. Пункт 4 статьи 94 УЖДТ Российской Федерации следует исключить.

6. Перевозчик имеет право проверять точность массы груза и другую информацию, указанную грузоотправителем по договору на железнодорожные накладные. За искажение названий товаров, специальных марок, данных о товарах, их свойствах, в результате которых стоимость перевозок или возникновение обязательств, влияющих на безопасность движения и работу железнодорожного транспорта, а также на вывоз товаров, запрещенных к перевозке железнодорожным транспортом, грузоотправители несут ответственность, предусмотренную ст. 98, 111 УЖТ РФ.

7. На наш взгляд, было бы уместным установить в законодательстве ограничение на стоимость товаров или количество товаров, за которые грузоотправитель должен был бы проверить точность информации, указанной грузоотправителем по договору накладной в отношении товаров. Условие обязательной точности информации, указанной грузоотправителем в грузовых документах, необходимо для обеспечения безопасности товаров, принятых для перевозки до доставки грузополучателю, поскольку перевозчик несет ответственность за правильную доставку в пункт назначения только товары, предусмотренные договором перевозки. Необходимые меры для этого должны приниматься на основе специфики и характеристик свойств товаров, указанных в отгрузочных документах. Это условие важно для безопасности движения, поскольку действия перевозчика в отношении товаров зависят от информации, указанной в транспортных документах (например, о степени опасности таких товаров, о необходимости ее упаковки и т. д.). Кроме того, достоверность информации о грузе может предотвратить или свести к минимуму последствия возможных аварийных ситуаций на транспорте.

8. Возникает вопрос о законности ограничения ответственности перевозчика за невыполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира. В конце концов, Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей» содержит правило, согласно которому убытки, причиненные потребителю, подлежат компенсации в полной сумме сверх штрафа, установленного законом или договором.

7. Еще одна проблема, связанная с применением законодательства о защите потребителей в отношениях по договору перевозки пассажира, заключается в определении возможности компенсации морального вреда, причиненного пассажиру в результате невыполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки пассажира.

В примерном перечне случаев, когда возможность компенсации морального вреда не вызывает сомнений, не было места нарушениям обязательств Договора. И понятно: в случае невыполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из договора, в первую очередь затрагиваются имущественные права и интересы их участников, которые в целом компенсируются использованием других мер гражданской ответственности (убытков, платежей штрафов).

Очевидно, что могут быть ситуации, когда невыполнение или ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, причиняет гражданам физические и моральные страдания, которые могут быть компенсированы компенсацией за моральный ущерб (например, когда задержка прибытия в пункт назначения привела к задержке пассажира на похоронах близкого родственника). Но такие ситуации скорее являются исключением из общего правила. Пункт 3 статьи 110 УЖДТ Российской Федерации должны быть изложены в следующей редакции: «Пассажир также имеет право потребовать компенсацию за другие убытки, причиненные ему, а также возмещение морального вреда в порядке, установленном законодательством Российской Федерации».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации: Принята всенарод. голосованием 12.12.1993 г. – СПС «Консультант».
2. Гражданский кодекс РФ. Части первая и четвертая: от 30 ноября 1994 года № 51–ФЗ. – СПС «Консультант».
3. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». – СПС «Консультант».
4. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18–ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. – СПС «Консультант».
5. Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29–ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». – СПС «Консультант».

Список использованной литературы

6. Абова, Т.Е. Об ответственности перевозчиков за сохранность грузов в прямом смешанном сообщении / Т.Е. Абова // Советское государство и право. – 1965. – № 10. – С. 82.
7. Агарков, М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву / М.М. Агарков. – М.: Юридическая литература, 1940. – 456 с.
8. Александров-Дольник, М.К. Содержание договора грузовой перевозки / М.К. Александров-Дольник // Советское государство и право. – 1954. – № 4. – С. 107.
9. Александров-Дольник, М.К. Споры, вытекающие из правоотношений сторон в железнодорожных грузовых операциях / М.К. Александров-Дольник. – М.: Юрлитиздат, 1955. – 458 с.
10. Алексеев, С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов / С.С. Алексеев. – М.: Госполитиздат, 1959. – 456 с.
11. Апполонов, Е.В. О качестве услуг перевозчика / Е.В. Аполлонов // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 14. – С. 8.
12. Астановский, Г.Б. Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении: автореферат дисс....канд. юр. наук / Г.Б. Астановский. – Л., 1960. – 30 с.
13. Астахова, Е.Н. Квалификация договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте / Е.Н. Астахова // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 19.
14. Астахова, Е.Н. Основания возникновения ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте / Е.Н. Астахова // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 22.

15. Баукин, В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов / В.Г. Баукин // Транспортное право. – 2004. – № 4. – С. 13.
16. Балак, Р. Значение устава железнодорожного транспорта РФ для осуществления реформирования отрасли / Р. Балак // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 9.
17. Боровик, И. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов / И. Боровик // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 31.
18. Брагинский, М.И. Договорное право. Кн. 4 / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2003. – 678 с.
19. Братчикова, Н.В. Особенности договора перевозки на железнодорожном транспорте / Н.В. Братчикова // Право и экономика. – 2000. – № 10. – С. 19.
20. Витрянский, В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 360 с.
21. Горюнов, А.В. Содержание обязательства, возникающего из согласованных объемов железнодорожных перевозок грузов / А.В. Горюнов // Юрист. – 2006. – № 5. – С. 21.
22. Гражданское право: в 2 т. Том II. Полутом 2: учебник (издание второе, переработанное и дополненное) / под ред. Е.А. Суханова. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – 726 с.
23. Гражданское право: учебник / под ред. А.П. Сергеева А.П., Ю.К. Толстого. – М.: Проспект, 2003. – 748 с.
24. Гражданское право. Ч. II / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого – М.: Проспект, 2004. – 760 с.
25. Гражданское право России. Ч. II. Обязательственное право / под ред. Е.А. Суханова. – М.: Юрайт, 2007. – 724 с.
26. Залесский, В.В. Транспортные договоры / В.В. Залесский. – М.: Дело, 2001. – 126 с.
27. Моргунова, Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования / Г.А. Моргунова // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 16.
28. Нарозников, Н.К. Услуги и работы в сфере перевозок железнодорожным транспортом / Н.К. Нарозников // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 22.
29. Победоносцев, К.П. Курс гражданского права / К.П. Победоносцев. – М.: Статут, 2003. – 678 с.
30. Расулов, А.В. Ответственность железной дороги за несохранность принятого к перевозке груза / А.В. Расулов // Транспортное право. – 2002. – № 3. – С. 25.
31. Ткаченко, Е.В. Порядок исполнения договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования / Е.В. Ткаченко // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 36.
32. Тютрина, Н.Н. Понятие договора перевозки грузов / Н.Н. Тютрина // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 19.

33. Фалькович, М.С. Претензии и иски к железнодорожному перевозчику / М.С. Фалькович // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 31. – С. 7.

34. Фалькович, М.С. Споры по договору перевозки / М.С. Фалькович // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 25. – С. 9.

35. Цитович, П.П. Очерк основных понятий торгового права / П.П. Цитович – М.: Норма, 2001. – 560 с.

36. Шмелев, В.В. Некоторые правовые проблемы организации грузоперевозок на железнодорожном транспорте / В.В. Шмелев // Журнал российского права. – 2001. – № 12. – С. 25.

37. Шершеневич, Г.Ф. Курс торгового права. Т. 2 / Г.Ф. Шершеневич – М.: Статут, 2003. – 724с.

38. Яичков, К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву / К.К. Яичков. – М.: Юридическая литература, 1958. – 214 с.