Министерство образования и науки Российской Федерации

Федеральное государственное бюджетное образовательное

учреждение высшего образования

«МУРМАНСКИЙ АРКТИЧЕСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

|  |
| --- |
| СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНЫЙ ИНСТИТУТКафедра ГРАЖДАНСКОГО И ФИНАНСОВОГО ПРАВА курсовая работа  |

Проблемы правового регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом

|  |
| --- |
| Выполнил студент |
| Чирков Максим Владиславович40.03.01 Юриспруденция, профиль Гражданско-правовойОчная форма обучения |
| (ФИО, специальность/направление, форма обучения) |
| Научный руководитель: |
| Панкратова Майя Евгеньевнаканд. юрид. наук, доцент кафедры гражданского и финансового права |
| (ФИО, звание, должность) |

Мурманск

2020

**Содержание**

Введение

Глава 1. Особенности правового регулирования договора перевозки грузов

1.1 Характеристика понятия перевозки грузов

1.2 Правовое регулирование и общая характеристика договора перевозки грузов

Глава 2. Права и обязанности сторон и ответственность в обязательствах по перевозке груза

2.1 Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов

2.2 Ответственность сторон по договору перевозки грузов

Заключение

Список использованной литературы

**Введение**

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

Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, но интенсивное развитие новых для России рыночных отношений повлекло глубокую структурную перестройку транспортной отрасли, и соответственно потребовало модернизацию гражданского и транспортного законодательства, регулирующего общественные отношения в сфере перевозки грузов. Под влиянием этих процессов, нормы о договоре перевозки грузов, включенные в раздел IV ГК РФ, подверглись изменения и дополнениям в соответствии с которым приняты новые транспортные кодексы и уставы.

**Актуальность работы** обусловлена значимостью выбранной темы в свете существующих на сегодняшний день правовых проблем, что подчеркивает важность проводимых сравнительных исследований и анализа законодательства.

Тема настоящего исследования не является новой. Проблемные вопросы договора транспортировки и перевозки грузов рассматривались в работах В.Н. Гречуха, В.А. Егиазарова, Н.Д. Егорова, Н.Ю. Ерпылева, В.В.Залесский, А.Г. Калпин, А.В. Коваль, А.Л. Маковский, С.Ю. Морозова, Л.И.Шевченко К.К.Яичкова, М.И. Брагинский и В.В. Витрянский посвятили этому вопросу монографию «Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедици и иных услугах в сфере транспорта», и других. Тем не менее, в юридической литературе отсутствуют работы, специально посвященные транспортировке и перевозке грузов, с учетом внесенных за последние годы в действующее законодательство, регулирующее рассматриваемые отношения, изменений и дополнений.

Выводы и предложения, высказанные в настоящей работе позволяют разрешить некоторые проблемные вопросы транспортировки и перевозки грузов. Так, в рамках работы рассматривается имеющееся в юридической литературе имеется неоднозначное понимание о роли грузополучателя в договоре перевозки грузов;

- нет четкого понимания о том что является формой договора перевозки грузов.

- в новом, УАТГНЭТ опоздание предоставления транспортного средства приравнивается к его непредоставлению, что негативно отражается на практике.

**Цель**: изучить особенности и правовые проблемы транспортировки и перевозки грузов.

**Задачи:**

1. изучить понятия транспортировки и перевозки грузов;

2. рассмотреть правовое регулирование, общую характеристику и элементы договора перевозки грузов;

3. исследовать права и обязанности сторон по договору перевозки груза;

4. рассмотреть особенности применения мер гражданско-правовой ответственности по договору перевозки груза;

**Предметом** являются конституционные положения, положения федеральных законов, региональных законов, в том числе Сахалинской области, подзаконных актов, судебных решений.

**Объектом исследования** являются общественные отношения, связанные с транспортировкой и перевозкой грузов и нормы их регулирующие.

При написании работы использованы сравнительно-правовой и исторический методы исследования, которые позволили показать изменения в законодательстве, регулирующего особенности транспортировки и перевозки грузов, правового регулирования и общей характеристики элементов договора перевозки грузов, прав и обязанностей сторон и их ответственности по договору перевозки грузов.

Структура работы соответствует ее целям и задачам и включает в себя: введение, две главы, объединяющие четыре параграфа, заключение и список литературы.

**Глава 1. Особенности правового регулирования договора перевозки грузов**

**ответственность транспортировка груз договор**

**1.1 Характеристика понятий перевозки грузов**

Основа транспортного процесса - перемещение груза из одной точки в другую. Важным условием является разграничение понятий «перевозка грузов» и «транспортировка грузов».

По мнению В.А. Егиазарова «перемещение груза может быть осуществлено в форме перевозки груза, транспортировки груза, буксировки груза. Отличие транспортирования грузов от их перевозки состоит прежде всего в том, что последнее всегда осуществляется на основании договора перевозки, и самое главное всегда строится на эквивалентно-возмездных началах». По его мнению, «не порождает обязательств по перевозке грузов технологическое транспортирование грузов, выполняемое собственным транспортом физического или юридического лица[[1]](#footnote-1)». Исходя из этого можно сделать вывод, что эти понятия не тождественны, так как означают различные формы перемещения грузов.

С.Ю. Морозов считает, что «более узким по отношению к транспортировке является понятие «перевозка», которая всегда осуществляется перевозчиком на эквивалентно-возмездных договорных началах. Если перемещение с помощью транспортных средств осуществляется для собственных нужд либо отсутствует признак возмездности договора, то налицо транспортировка груза или пассажира, но не перевозка. Так, нельзя рассматривать в качестве перевозки транспортировку груза юридическим лицом посредством собственных автомобилей с одного склада предприятия на другой, доставку своим транспортом в место жительства заготовленного колхозником сена или дров, транспортировку урана или боевого оружия».

В.А. Вайпан утверждает, что «транспортировка считается более широким понятием и её можно классифицировать на перевозку, транспортировку для собственных нужд и иную безвозмездную транспортировку.

В правовом смысле под перевозкой понимается эквивалентно-возмездная транспортировка грузов. Она всегда осуществляется на основании договора перевозки. Кроме того, возможно перемещение объектов с использованием транспортных средств для собственных нужд. Но в этом случае имеет место транспортировка груза, пассажира или багажа, но не перевозка (например, транспортировка грузов организацией на собственных автомобилях между своими подразделениями, доставка гражданином мебели на дачу на своей машине). Такая транспортировка грузов (продукции, товаров) и людей не порождает обязательств по перевозке. Не относится к перевозке и транспортирование грузов при отсутствии возмездности. Например, транспортирование оружия, боеприпасов, патронов. Это иная безвозмездная транспортировка».

[Трубопровод считается одним из видов транспорт](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D1%83%D0%B1%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)а хотя не имеет транспортных средств, но сама инфраструктура «по совместительству» является транспортным средством. Основной тип грузов — жидкие ([нефть](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B5%D1%84%D1%82%D1%8C), нефтепродукты) или газообразные.

Правовое регулирование отношений в сфере нефтеснабжения в основном связано с транспортировкой нефти, осуществляемой посредством использования системы магистральных нефтепроводов. «Слабое развитие законодательства в этой сфере считается одной из причин многочисленных дискуссий при определении правовой природы отношений, связанных с транспортировкой нефти. В литературе представлены разнообразные точки зрения относительно правовой сущности договора транспортировки. Данный договор относят к договорам перевозки, поставки, энергоснабжения, возмездного оказания услуг, переработки, смешанным договорам».

Широкое распространение получает точка зрения о том, что договор совпадает с конструкцией договора перевозки: нефть грузоотправителя является грузом, который перевозчик обязуется доставить в пункт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Между тем как пишет Л.И. Шевченко «формулировка «нефть грузоотправителя» может использоваться в случае если подразумевает, что данная нефть отделена от любой иной нефти, принадлежащей другим грузоотправителям. На её взгляд нефть, передаваемая в систему нефтепроводов различными отправителями, смешивается в нефтепроводе и в дальнейшем перемещается в общем потоке и выделить в нем нефть конкретного грузоотправителя невозможно. В силу чего правомерен вывод, что конструкция договора перевозки, не применима к отношениям по транспортировке нефти [[2]](#footnote-2)».

Также существует мнение об отнесении договора транспортировки нефти к категории смешанного договора (п. 3 ст. 421 ГК). Д.Д. Логофет считает, что «данный договор включает в себя элементы договора перевозки, иррегулярного хранения и мены». По мнению С.Л. Ситникова, договор транспортировки состоит из элементов договора мены и договора об оказания услуг». В.А. Егиазаров видит в данном договоре элементы договора транспортной экспедиции.

На сегодняшний момент в России отсутствует нет четкого понятие какую правовую природу имеет данный договор, также отсутствуют легальные определения договоров, используемых в процессе транспортировки нефти и необходимо дальнейшее совершенствование, норм ГК и развитию энергетического законодательства в РФ.

Таким образом, перевозкой считается перемещение грузов, пассажиров и багажа, которое осуществляется в соответствии с положениями главы 40 ГК РФ, т.е. с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка. Проводя сравнительный анализ различных авторов, о тождественности понятий перевозки и транспортировки можно сделать вывод, что все они придерживаются мнения о том, что это совершенно разные понятия и главным отличием этих видов перемещения грузов является возмездность и обязанность заключения договора о перевозке, которая имеется при перевозке и отсутствует при транспортировке, общим является, то что предметом перевозки и транспортировки является перемещение грузов. Я разделяю точку зрения авторов и считаю, что смешение данных понятий не допустимо, так как наступают совершенно различные правовые последствия.

**1.2 Правовое регулирование и общая характеристика договора перевозки грузов**

Договор перевозки груза – договор, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (п. 1 ст. 785 ГК; ст. 25 УЖТ, ст. 103 ВК, ст. 67 КВВТ)

В договоре участвуют транспортная организация, осуществляющая перевозку, грузоотправитель, уплачивающий провозную плату, а грузополучатель, с которым грузоотправитель связан обязательством.

В зависимости от того, каким транспортом перевозятся грузы, перевозки подразделяются на железнодорожные, морские, речные, воздушные и автомобильные, трубопроводные. Это обусловлено спецификой перевозочной деятельности отдельных видов транспорта, объемом перевозок и неоднозначностью правового регулирования.

Регулирование отношений в сфере перевозок осуществляется главой 40 ГК РФ, а также применительно к каждому виду транспорта – нормами соответствующих транспортных уставов и кодексов и иных, принимаемых в соответствии с ними нормативных правовых актов.

Из определения в ст. 785 ГК РФ следует, что договор перевозки является возмездным, поскольку за перевозку перевозчик получает вознаграждение, и взаимным, так как перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку сданного груза.

Договор перевозки груза является срочным договором, поскольку срок его действия определяется сроком исполнения обязательства по перевозке (ст. 792 ГК РФ), который может устанавливаться в нормативном порядке и по соглашению сторон.

По общему правилу договор перевозки груза является реальным, поскольку он считается заключенным в момент принятия перевозчиком груза и выдачи соответствующего документа. Вместе с тем в отдельных случаях указанный договор может быть консенсуальным. По мнению В.А. Егиазарова, «договор перевозки грузов считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным»[[3]](#footnote-3).

Следует отметить, что в отдельных случаях договор перевозки грузов носит публичный характер, тогда он должен обладать определенными признаками, предусмотренными ст. 789 ГК РФ.

1) Перевозка грузов транспортом общего пользования, в качестве которой признается перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, если из закона, иных правовых актов или выданного разрешения (лицензии) вытекает, что она обязана осуществлять перевозки грузов по обращению любого физического или юридического лица.

2) Включение коммерческой организации в список перевозчиков транспортом общего пользования, который составляется и публикуется Минтрансом России.

3) Обязанность по договору перевозки груза транспортом общего пользования заключить договор с каждым, кто к нему обратился (п. 1 ст. 789)

4) Договор перевозки транспортом общего пользования заключается на одинаковых для всех обратившихся с предложением о его заключении условиях. Цена услуг, работ, устанавливается одинаковой для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом или иным правовым актов допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей.

Многолетние дискуссии о субъектном составе договора перевозки грузов породили среди специалистов разнообразные точки зрения.

В.В. Витрянский и С.Ю. Морозов поддерживают концепцию договора в пользу третьего лица, считают, что договор перевозки грузов служит достижению целей, определяемых договорами поставки, другими договорами и лежащими в их основе нормативными актами. То есть будущий получатель уже в процессе заключения соответствующего договора (поставки, купли-продажи) дает согласие на заключение договора перевозки, в котором он будет значиться получателем, и обязуется не только принять груз от транспортной организации, но и совершить другие действия, вытекающие из договора перевозки.

В.А. Егиазаров не согласен с подобным мнением и считает, что «заключение любого договора не является обязательной предпосылкой заключения договора перевозки. Например, заказчик является одним из субъектов договора поставки, но этот факт не делает его субъектом обязательства перевозки. Кроме того в ГК РФ говорится, что в отношении третьего лица могут быть установлены только права, а не обязанности, так как обязанности по договору может нести только тот, кто заключил его лично или через представителя. Исходя из положения грузополучателя, регулируемое транспортным законодательством, можно следует, что грузополучатель имеет права и обязанности».

Согласно утверждению К.К. Яичкова, договор перевозки грузов, заключенный с указанием в накладной в качестве получателя груза другого лица, следует признать договором об исполнении третьему лицу. По его мнению, «весь транспортный процесс разделен на две части. Первая часть - это отношения, возникшие по договору перевозки; вторая - обязательственное отношение, между перевозчиком и получателем груза - третьим лицом. Юридическими фактами, вызывающими обязательственное отношение между перевозчиком и получателем груза - третьим лицом, служат отправка груза в адрес получателя, его прибытие в пункт назначения или истечение срока доставки. Права и обязанности получателя груза основаны не на договоре перевозки, а на УЖТ, который их регулирует.

В.А. Егиазаров, считает, что подобная точка зрения не может быть признана обоснованной, так как противоречит транспортному законодательству. Ст. 785 ГК РФ свидетельствует о том, что грузополучатель третье лицо имеет определенные права и обязанности, а согласно позиции К.К. Яичкова, грузополучатель находится вне правоотношений с грузоотправителем и перевозчиком.

Л.И. Рапопорт и М.К. Александров-Дольник высказывают мнение о том, что в договоре перевозки грузоотправитель и грузополучатель представляют одну сторону, а перевозчик - другую. Обосновывая свои доводы правом грузополучателя передавать грузоотправителю свои права по требованию к перевозчику, а также тем, что при полной утрате груза и переборе провозных платежей право требования в одинаковой мере принадлежит как отправителю груза, так и получателю, в зависимости от того, кто из них располагает необходимыми для его предъявления документами.

В.А. Егиазаров утверждает, что «нормы транспортных уставов свидетельствует о том, что стороны - грузоотправитель и грузополучатель - обладают различными правами и обязанностями и кроме того несут различную ответственность перед перевозчиком что имеет существенное значение для подтверждения того, что грузоотправитель и грузополучатель не являются одной стороной в договоре перевозки».

Также существует иной взгляд на правовую природу данного договора. По мнению М.А. Тарасова в договоре перевозки грузополучатель является самостоятельным субъектом, наделенным определенными правами и обязанностями, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной. Временем вступления получателя в число участников договора перевозки, является момент принятия им транспортной квитанции, именно тогда у него возникает право требования к транспортному предприятию, и между перевозчиком и получателем груза устанавливаются обязательственные отношения.

На мой взгляд, точка зрения М.А. Тарасова является наиболее полноценной по отношению к другим и в меньшей степени противоречит действующему транспортному законодательству. Таким образов, анализируя все выше указанные позиции различных авторов и учитывая их правовые недочеты можно прийти к выводу, что грузополучатель является полноправной стороной в договоре перевозки.

Одним из вопросов, заслуживающих внимания в договоре перевозки груза, является его форма. В ГК РФ, а также в транспортных уставах и кодексах закреплено положение о том, что заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной. Отсутствие транспортной накладной является основанием для отказа перевозчика от приема груза для перевозки. Так согласно ч.3. ст. 8 УАТГНЭТ груз, на который не оформлена транспортная накладная, перевозчиком для перевозки не принимается. Следует отметить, что на некоторых видах транспорта кроме транспортной накладной могут быть использованы и другие транспортные документы, подтверждающие заключение договора перевозки груза. Например, на автомобильном транспорте им может быть заказ – наряд.

Возможность применения других, кроме транспортной накладной документов (товарная накладная, заявка, доверенность и др.) для доказательства наличия обязательств сторон из договора перевозки груза автомобильным транспортом можно рассмотреть на основе правовых позиций ВАС РФ.

По делу о взыскании убытков, причиненных утратой груза, принятого ответчиком к перевозке, заявитель обосновывает свои требования нарушением судами п. 1 ст. 8 УАТ. Общество указывает на отсутствие в деле доказательств принятия им груза к перевозке. Суд первой инстанции, установив факт принятия ответчиком груза к перевозке и руководствуясь статьями 15 (Возмещение убытков), 393 (Обязанность должника возместить убытки) гл. 25 (Ответственность за нарушение обязательств), 785, п. 1 ст. 796 (Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа) ГК РФ, пришел к выводу об обоснованности исковых требований по праву и размеру. Суд апелляционной инстанции выводы суда первой инстанции поддержал. Суд также указал, что факт принятия ответчиком груза к перевозке подтверждается имеющимися в деле доказательствами (заявкой, товарной накладной, доверенностью, выданной на имя водителя). Судебная коллегия полагает, что доводы заявителя основаны на неверном толковании закона. Из п. 1 ст. 8 УАТ не следует, что транспортная накладная является единственным доказательством наличия обязательств из договора перевозки между сторонами спора (Определение ВАС РФ от 26.02.2013 N ВАС-1464/13 по делу N А60-18028/2012).

1. Как установлено судами, истец в обоснование заявленных требований представил товарную накладную, подтверждающую, по его мнению, спорную перевозку, а также расценки независимых компаний. Руководствуясь положениями ст. 785 ГК РФ, суд первой инстанции сделал вывод, что истец не представил достоверных доказательств исполнения им услуг для ответчика. Суды признали факт осуществления истцом спорной перевозки недоказанным, обязательство по оплате у ответчика - не возникшим (Определение ВАС РФ от 09.08.2011 N ВАС-9853/11 по делу N А12-13854/2010).

2. Оценивая товарные накладные, подтверждающие, по мнению истца, факт передачи товара, суды указали, что в них отсутствует ссылка на спорный договор и указание на предпринимателя Новожилова В.И. как перевозчика по спорной перевозке. Поскольку надлежащих и допустимых доказательств наличия у него статуса перевозчика истцом не представлено, суды признали факт осуществления истцом спорной перевозки недоказанным, обязательство по оплате у ответчика - не возникшим (Определение ВАС РФ от 13.04.2011 N ВАС-4562/11 по делу N А33-868/2009).

3. Оценивая товарную накладную, подтверждающую, по мнению истца, факт передачи товара, суды указали, что указание на ООО «Лонгран» как перевозчика в ней (товарной накладной) отсутствует. Кроме того, суды указали, что заявка N 8438, по которой осуществлялась спорная перевозка, не содержит указаний на то, что данная заявка поступила истцу от ООО «АГРАНА Фрут Московский регион». При изложенных обстоятельствах суды пришли к выводу о том, что из названных документов установить перевозчика груза не представляется возможным. Суды признали факт осуществления перевозчиком спорной перевозки недоказанным, обязательство по оплате у ответчиков - не возникшим (Определение ВАС РФ от 08.04.2011 N ВАС-4061/11 по делу N А27-421/2010).

«Основной вопрос, вызывающий интерес, это определение ее правовой природы. Многие юристы отождествляют письменную форму договора перевозки груза с транспортной накладной».

В.В. Витрянский пишет: «транспортная накладная содержит все существенные условия договора перевозки груза и по сути представляет письменную форму этого договора». Данному утверждению предшествует ссылка на п.2 ст. 785 ГК. Но в этой статье нет прямого утверждения о том, что формой договора перевозки груза является транспортная накладная. Пункт 2 содержит указание на то, что заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю транспортной накладной, и не более того.

В связи с высказанной позицией В.В, Витрянского, Т.Е. Абова и К.В. Холопов утверждают, что накладная подтверждает заключение договора перевозки груза, но не является его письменной формой. Но в этом случае авторы не указывают, что же является в таком случае письменной формой договора.

Не лишена логики и другая точка зрения. Анализируя процесс установления транспортных правоотношений между перевозчиком и грузоотправителем, становится очевидным то, что он начинается с подачи заявки (заказа) на перевозку груза в транспортную организацию. По сути, это оферта, которая содержит все существенные условия договора перевозки: наименование груза, его объем, расстояние, стоимость перевозки, срок доставки. Положительное решение транспортной организации по представленной заявке подтверждается её акцептом в виде подписи на этом документе. Об этом говорит и позиция ФАС Западно-Сибирского округа, который в Постановлении от 3 апреля 2001 г. по делу N Ф04/941-240/А27-2001 отметил, что «в соответствии со ст. 426 ГК РФ договор перевозки грузов является публичным, заявка на отгрузку локомотивов считается офертой к заключению договора и ее принятие для железной дороги обязательно».

Таким образом, письменная оферта потенциального грузоотправителя и акцепт ее транспортной организацией в письменной виде с подтверждением подписанной сторонами транспортной накладной указывают на соблюдение простой письменной формы договора перевозки груза. Этот вывод находит подтверждение и на законодательном уровне. В частности, УАТГНЭТ содержит положение, согласно которому договор перевозки груза может заключаться посредством принятия перевозчик к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов заявки грузоотправителя (ч.5 ст.8)

Остается нерешенным вопрос, если считать накладную формой договора перевозки груза, то как в таком случае соотнести отсутствие накладной с утверждением, что это не влияет на существование самого договора, ведь в соответствии с национальными правовыми системами несоблюдение простой письменной формы сделки влечет её недействительность (п.3 ст.162 ГК РФ). Я разделяю точку зрения Т.Е. Абовой и К.В. Холопова, которые утверждают, что накладная подтверждает заключение договора перевозки груза, но не является его письменной формой, но законодательно не установлено, что же считается его письменной формой, то есть данный вопрос требует решения.

Таким образом, анализируя правовую природу договора перевозки грузов, можно сделать вывод, что он является срочным, взаимным, как реальным, так и консенсуальным, возмездным, публичным, при осуществлении перевозок грузов общественным транспортом.

Кроме того в процессе исследования был выявлен ряд проблем теоретического характера, решение которых, позволит наиболее четко и структурировано понимать основные положения договора перевозки грузов, что поможет избежать множество спорных ситуаций.

**Глава 2. Права и обязанности сторон и ответственность в обязательствах по перевозке груза**

**2.1** **Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов**

Содержание договора составляют права и обязанности участников. К основным обязанностям перевозчика относятся:

1) Обязанность перевозчика по доставке груза в пункт назначения. Основной обязанностью перевозчика, вытекающей из договора перевозки груза, является доставка груза в пункт назначения, который указывается в транспортной накладной либо коносаменте. В качестве пункта назначения могут быть указаны железнодорожная станция, аэродром, морской или речной порт.

Также важной обязанностью перевозчика является подача транспортных средств под погрузку. Новый УАТГНЭТ предъявляет жесткие требования к выполнению фрахтовщиком обязательств. Например, «если фрахтовщик предоставил Т.С., не соответствующее условиям договора, или сделал это с опозданием, транспорт считается непредоставленным, при этом фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора, взыскать штраф, предусмотренный Уставом и требовать возмещения причиненных ему убытков».

Отсюда следует, что положение нормы, приравнивающей предоставление фрахтовщиком транспортного средства с опозданием к его непредоставлению, недостаточно конкретно. Это может негативно отразиться на практике. Устав не содержит какой-либо конкретизации понятия «опоздание предоставления транспортного средства.» Такая ситуация очень часто служит источником споров между сторонами договора, в частности, когда допущено незначительное опоздание в пределах 1-20 минут, обусловленное, как правило, напряженной дорожной обстановкой, особенно в крупных городах.

Если судить о данной ситуации формально, то опоздание даже на одну минуту является непредоставлением транспортного средства и дает право фрахтователю расторгнуть договор и взыскать с фрахтовщика штраф. И не имеет значение предоставлен ли транспорт с опозданием на одну минуту, или на 20 минут. То есть абсурдность такой ситуации вполне очевидна.

Поэтому я разделяю точку зрения В.Н. Гречуха, который предлагает решить проблему закреплением в законодательном порядке определенной временного периода опоздания предоставления транспортного средства для перевозки груза, например на 20, 30, 40 минут и соответствующую ей по возрастанию санкции. А также установить предельный срок опоздания, после которого оно должно приравниваться к непредоставлению транспортного средства.

2) Обязанность перевозчика по обеспечению сроков доставки грузов. Грузы считаются доставленными в срок, если выполнено одно из следующих условий: а) до истечения срока указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки перевозчик обеспечил выгрузку на железнодорожной станции назначения; б) вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателя; в) в случае прибытия грузов на станцию назначения до истечения указанного в транспортной накладной срока их доставки и в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов с такими грузами произошла по вине грузополучателя.

Своевременная доставка грузов напрямую зависит от маршрута перевозки и категории скорости. Перевозка грузов должна осуществляться по кратчайшему маршруту. Так по делу «ООО «Глобал» к ОАО «РЖД» о взыскании 63 647 рублей 55 копеек пеней за нарушение сроков доставки грузов на 5 суток. Президиум ВАС от 14 июня 2011 г. N 268/11 по делу N А56-47234/2008 постановил удовлетворить заявление, ссылаясь на то, что согласно маршруту вагона N 44469179 расстояние от станции отправления груза до станции назначения по договору перевозки составляет 5 358 километров. Именно это расстояние указано перевозчиком в квитанции о приеме груза к перевозке и из этого расстояния им произведен расчет размера провозной платы. Таким образом, основной срок доставки груза составляет 14 дней (5 358 км: 400 км = 13, 395), то есть с 25.04.2008 по 08.05.2008.Суд также посчитал, что перевозчик должен проследовать только через Санкт-Петербургский транспортный узел, то есть в данном случае он отклонился от маршрута следования, оснований для увеличения срока доставки груза на 1 сутки не имеется. Поэтому Президиум ВАС РФ постановил, взыскать пени за нарушение доставки грузов на 5 суток».

Статья 14 УЖТ различает грузовую и большую скорости перевозки. При перевозках большой скоростью тариф за перевозку увеличивается. Перевозка некоторых грузов допускается только определенной скоростью, о чем указывается в правилах перевозки грузов.

3) Обязанность перевозчика обеспечить сохранность груза. Эту обязанность содержат все транспортные уставы и кодексы (ст.25 УЖТ, ст.67 КВВТ, ст.103 ВК). Несколько специальных норм по этому поводу содержится в ст.150 КТМ: перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его. Период, в который перевозчик отвечает за сохранность груза, исчисляется на различных видах транспорта неодинаково. На железнодорожном транспорте погрузка грузов вагоны, а также их выгрузка по общему правилу обеспечивается грузоотправителями (грузополучателями). Однако по договору с грузоотправителями (грузополучателями) перевозчики при наличии у них соответствующих погрузочно-разгрузочных приспособлений могут принимать на себя обязанность по выполнению погрузочно-разгрузочных работ. Погрузку контейнеров в местах общего пользования обязан производить перевозчик за счет грузоотправителя. В тех случаях, когда обязанность по погрузке лежит на грузоотправителе, перевозчику передается уже погруженный в вагоны груз. В этом случае обязанность обеспечить размещение и крепление грузов в вагонах и контейнерах в соответствии с техническими требованиями лежит на грузоотправителе.

На морском транспорте ответственность за правильное размещение, крепление и сепарацию груза на судне несет перевозчик.

На внутреннем водном транспорте погрузка груза осуществляется либо грузоотправителем, либо перевозчиком в порядке, установленном договором, если иное не установлено правилами перевозок.

При осуществлении автомобильных перевозок погрузка осуществляется силами грузоотправителя. Правильность укладки и крепление груза с точки зрения его сохранности лежит на нем. Это вызвано тем, что выполнение этой обязанности связано со свойствами груза, которые должны быть известны грузоотправителю.

В целях обеспечения сохранности груз должен быть надлежащим образом промаркирован, упакован либо затарирован. Она позволяет идентифицировать груз, особенно в случае его перевалки с одного транспортного средства на другое. Различают маркировку наносимую грузоотправителем и железной дорогой. Сохранности перевозки служит правило о пломбировании транспортных единиц и контейнеров.

Исправность пломб наряду с исправностью вагона является объективным, но не единственным доказательством отсутствия доступа к грузу в пути следования, которое должно учитываться при решении вопроса об ответственности перевозчика за порчу или повреждение груза. Забота перевозчика о сохранности груза в пути следования подразумевает его аккуратность при осуществлении перевозки. Также в целях обеспечения сохранности груза он может следовать в сопровождении охраны или проводника.

4) Обязанность перевозчика по выдаче груза получателю. Этой обязанности корреспондирует право грузополучателя требовать выдачи груза. Как только грузополучатель выразил в надлежащей форме требование получить груз, он приобретает все права по договору перевозки, которыми до этого обладал грузоотправитель. С этого же момента на него возлагаются и некоторые обязанности, но уже не договором, а законом. На грузополучателя не могут быть возложены никакие обязанности ни договором ни законом до того, как он выразил согласие стать участником правоотношения по перевозке грузов. Это в полной мере относится и к обязанности своевременно принять и выгрузить груз.

Права перевозчика.

Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной. Что касается проверки веса груза, сдаваемого к перевозке, то перевозчику, в соответствии со ст.27 УЖТ РФ, предоставлено право проверять вес грузов путем выборочного взвешивания. Перевозчик в удостоверение принятия груза к перевозке выдает грузоотправителю грузовую квитанцию. Составляется также дорожная ведомость, которая вместе с накладной следует с грузом на станцию назначения и остается там. Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления.

Обязанности грузоотправителя.

1) Предъявить груз к перевозке. Прежде всего к обязанности отправителя относится подготовка груза для перевозок в соответствии с установленными правилами, обеспечивающими безопасность движения и эксплуатацию транспорта, качество перевозимой продукции сохранность груза и транспортных средств.

2) Принять все зависящие от него меры, обеспечивающие сохранность груза при перевозке. Он не вправе грузить продукцию в любое транспортное средство, не заботясь о сохранности груза в пути. Грузоотправитель должен отказаться от погрузки груза в транспортное средство, непригодное для перевозки данного груза, которое в таком случае считается не при пригодным в счет суточной нормы.

3) Уплатить за перевозку установленную плату. Поскольку договор перевозки в большинстве случаев является публичным, то плата за перевозку груза определяется по утвержденным тарифам. Тарифом считается провозная плата и дополнительные сборы, взимаемые за перевозки, а также правила взимания этих плат и сборов. Система тарифов устанавливается органами исполнительной власти РФ, заранее объявляется для всеобщего сведения и обязательна для работников транспорта, так и для клиентуры. Что касается порядка расчетов, то на всех видах транспорта, за исключением морского, существует правило о предварительной оплате перевозок. Плата за перевозки грузов взимается за кротчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки, в том числе в случае увеличения расстояния, на которое они производятся. Однако тарифным руководством могут быть установлены случаи взимание платы исходя из фактически пройденного расстояния. Размер провозной платы устанавливается в зависимости от ценности груза, который может быть сдан к перевозке с объявлением ценности и без такового заявления.

По данному вопросу можно рассмотреть судебную практику. Федеральный Арбитражный суд Волго-Вятского округа Постановление от 15 ноября 2011 г. по делу N А43-3435/2011 рассмотрел в судебном заседании кассационную жалобу истца - ОАО «Опытное Конструкторское Бюро Машиностроения имени И.И. Африкантова» с иском к ФГУ «Приволжский окружной медицинский центр Федерального медико-биологического агентства» о взыскании 749 750 рублей 90 копеек долга по договору от 01.01.2008 N 13/206. Решением от 11.04.2011 в удовлетворении иска отказано. Постановлением Первого арбитражного апелляционного суда от 19.07.2011 решение суда оставлено без изменения.

Общество полагает, что вывод судов о заключении сторонами договора перевозки груза не соответствует доказательствам по делу, поскольку в дело не представлены перевозочные документы, подтверждающие прием груза для перевозки.

Как следует из материалов дела и установили суды первой и апелляционной инстанций, ОАО «ОКБМ им. И.И. Африкантова» (перевозчик) и ФГУЗ «Медико-санитарная часть N 153 Федерального медико-биологического агентства» подписали договор от 01.01.2008 N 13/206, согласно которому перевозчик обязался по заявкам отправителя доставить вверенный ему отправителем груз в указанный пункт назначения и выдать грузополучателю, а отправитель обязался уплатить за перевозку груза плату согласно тарифам. Перевозчик не позднее 10-го числа месяца, следующего за расчетным, обязан выставлять отправителю счета, на основании заверенных получателем путевых листов. Отправитель производит оплату выставленных счетов не позднее 10 банковских дней с момента их получения.

23.12.2010 ОАО направило ответчику претензию, в которой потребовало уплатить 749 750 рублей 90 копеек стоимости услуг, оказанных с января по апрель 2009 года, в течение семи дней с момента получения претензии Учреждение не исполнило требование Общества, поэтому последнее обратилось в арбитражный суд с настоящим иском.

Рассмотрев кассационную жалобу, Федеральный арбитражный суд Волго-Вятского округа установил, что в соответствии с пунктом 1 статьи 784 ГК перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Согласно пункту 2 статьи 785 Кодекса заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной. В материалах дела отсутствуют транспортные (товарно-транспортные) накладные и заказы-наряды на предоставление транспортного средства. Но в подтверждение исковых требований, заявленных на основании договора от 01.01.2008 N 13/206, представлены путевые листы с подписями и отметками об исполнении, проставленными представителями Учреждения. Тем самым суд постановил, решение Арбитражного суда Нижегородской области от 11.04.2011 и постановление Первого арбитражного апелляционного суда от 19.07.2011 по делу N А43-3435/2011 отменить.

Таким образом права и обязанности сторон по договору перевозки четко урегулированы ГК РФ, транспортными уставами и кодексами и принятыми в соответствии с ними нормативными актами. Но на практике возникают некоторые вопросы, так например связи с принятием нового

УЭТГЭП появляется проблема в разграничении понятия неподача тс и подача т.с. с опозданием, что на взгляд правоведов необходимо урегулировать в самом уставе.

**2.2 Ответственность сторон по договору перевозки грузов**

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут гражданско-правовую ответственность, установленную 793 ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. При этом соглашения об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Эти общие правила об ответственности перевозчиков касаются всех видов перевозок на любом виде транспорта. Однако, в соответствии со ст. 123 ВК РФ перевозчик имеет право заключать соглашения с грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными кодексом или международными договорами РФ.

Следует отметить, что ответственность перевозчика всегда носит ограниченный характер. Она установлена либо в форме возмещения прямого ущерба или его части, но не упущенной выгоды, либо в форме исключительной неустойки (за просрочку его доставки).

По вопросу о правомерности ограничения ответственности одной из сторон высказывались аргументированные возражения.

По мнению И.С. Самощенко и М.Х. Фарукшина, «принцип полного возмещения вреда является ведущим принципом гражданской ответственности». Мнения актуальны при развитии рыночных отношений, в том числе и на транспорте. Только в рамках действия принципа полного возмещения убытков при перевозках возможно обеспечить охрану интересов тех, кто терпит убытки от неправомерных действий перевозчика и соблюдение договорной дисциплины на транспорте.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю или управомоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В ст. 95 Устава содержится примерный перечень часто встречающихся обстоятельств, доказанность которых перевозчиком может свидетельствовать об отсутствии его вины в причинении ущерба отправителю или получателю груза. В числе таких обстоятельств указаны: причины, зависящие от грузоотправителя или грузополучателя (например, связанные с погрузкой или выгрузкой груза в местах необщего пользования, несвоевременной явкой грузополучателя за скоропортящимся грузом); особые естественные свойства перевозимого груза (снижение веса перевозимого скота во время перевозки, подверженность металла коррозии и др.); недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза при приеме груза для перевозки, либо применение тары, упаковки, не соответствующих свойствам груза.

А.В. Коваль обращает внимание «при анализе положений Устава об ответственности перевозчика за несохранность груза на ответственность перевозчика, основанную на принципе вины». Так, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов пишут: «Общим условием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или порчу груза является вина, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности коммерческих организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность (ст. 401 ГК РФ) и отвечающих на началах риска». Такой же позиции придерживаются Т.Е. Абова, В.А. Егиазаров.

В.А. Егиазаров полагает, что «ответственность перевозчика за несохранность перевозимых грузов «укладывается в общую конструкцию гражданско-правовой ответственности, основанной на принципе вины, без каких-либо изъятий и особенностей. Он утверждает: «Ответственность перевозчиков за необеспечение сохранности грузов наступает при наличии тех же условий, которые являются обязательными при гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств и она может быть возложена на перевозчика в том случае, если существует связь между обнаруженной несохранностью груза и неправомерными действиями (бездействием) последнего».

А.В. Коваль считает, что «такой подход приводит к тому, что грузополучатель (грузоотправитель), обращаясь к перевозчику с требованием об ответственности за необеспечение сохранности груза должен будет доказать, что в ходе транспортировки груза перевозчик совершил некие неправомерные действия и что они находятся в причинной связи с «вредоносными» результатами, выразившимися в утрате, недостаче, повреждении (порче) груза. Принимая во внимание, что ни грузополучатель, ни грузоотправитель, не имеют возможности фиксировать такого рода неправомерные действия или бездействие перевозчика в ходе транспортировки груза и вообще контролировать процесс перевозки, отнесение ущерба от несохранности груза на перевозчика при данных условиях станет практически невозможным».

По утверждению А. В. Коваль «в действительности судебно-арбитражная практика не предъявляет такого рода требований к грузополучателям и грузоотправителям, обращающимся с исками к перевозчику о возмещении ущерба, причиненного несохранностью груза. Кроме того, порядок применения виновной ответственности определяется императивным правилом о том, что «отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство» (п. 2 ст. 401 ГК РФ)».

Однако все транспортные уставы и кодексы включают перечни обстоятельств, автоматически освобождающих перевозчика не только от ответственности за несохранность груза, но и от необходимости представления каких-либо доказательств отсутствия своей вины в необеспечении его сохранности. Более того, при наличии указанных обстоятельств бремя доказывания вины перевозчика возлагается на грузоотправителя или грузополучателя, обратившихся с соответствующим требованием к перевозчику. В.В. Витрянский, отмечает, что «ни грузоотправитель, ни грузополучатель с момента принятия груза к перевозке и до его получения не имеют никакой физической возможности контролировать действия перевозчика и фиксировать допускаемые им нарушения».

Тем самым А.В. Коваль считает, что «несмотря на существующую проблему, включение соответствующих положений в транспортные уставы и кодексы было бы невозможным, если бы законодатель исходил из принципа вины перевозчика применительно к его ответственности за несохранность перевозимого груза. В то время как базовым принципом ответственности перевозчика является принцип ответственности без учета вины перевозчика, допустившего нарушение обязательства, вытекающего из договора перевозки груза. Этим объясняется тот факт, что при формулировании правил об ответственности перевозчика в ГК РФ не использовалось понятие «вина». Вместе с тем норма, содержащаяся в п. 3 ст. 401 ГК РФ (о безвиновной ответственности должника), по своему характеру является диспозитивной и допускает, что законом или договором могут быть предусмотрены и иные основания освобождения перевозчика от ответственности. «Поэтому в специальных правилах об ответственности перевозчика за несохранность груза (п. 1 ст. 796 ГК РФ) появилось такое дополнительное основание освобождения от ответственности, как невозможность обеспечения сохранности груза вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Порядок исчисления периода ответственности перевозчика за сохранность перевозимого груза, а также распределения бремени негативных последствий, вызванных несохранностью груза, во многом зависит от специфики деятельности того или иного вида транспорта. При железнодорожных перевозках погрузка грузов в вагоны на местах не общего пользования, их укладка, размещение и крепление внутри вагонов возлагаются на грузоотправителя, который в этом случае несет ответственность за недостачу, повреждение, порчу груза, имевшую место в силу неправильной погрузки, ненадлежащей укладки или крепления груза внутри вагона (ст. 95 УЖТ РФ).

Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в случае, если перевозка осуществлялась в сопровождении представителя грузополучателя (отправителя) или грузополучателя, если перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузополучателя (отправителя) или грузополучателя (получателя) (ст. 119 Устава).

По одному из дел, рассмотренных Арбитражным судом Калининградской области и оставленных без изменения кассационной инстанцией, «суд освободил перевозчика от ответственности за несохранную перевозку - недостачу этилового спирта, на основании, что перевозка спорного груза осуществлялась в сопровождении охраны. При этом были отклонены ссылки на несоставление коммерческого акта с участием представителя дороги, поскольку в ответ на обращение общества к дороге о необходимости составления коммерческого акта по спорной перевозке ответчик отказал истцу в составлении такого акта с указанием на то, что груз прибыл на станцию назначения в сопровождении охраны».

В целях обеспечения сохранности перевозимых грузов особым образом регулируются отношения, связанные с перевозкой грузов в открытом подвижном составе, а также навалом или насыпью. На железнодорожном транспорте утверждаются отдельные перечни грузов, перевозка которых допускается в открытом подвижном составе, а также грузов, которые могут перевозиться насыпью или навалом. В отдельных случаях могут отклоняться предъявленные к грузоотправителю, перевозчику требования о взыскании убытков по мотиву утери некоторых свойств грузов по причине использования ненадлежащего подвижного состава.

Подобным образом поступил «суд по делу о взыскании убытков в виде затрат на разогрев смерзшегося угля в размораживающих устройствах, указав, что согласно п. 1.1 Правил перевозки смерзающихся грузов на железнодорожном транспорте, утв. Приказом МПС России от 5 апреля 1999 г. № 20Ц, уголь относится к смерзающимся грузам, перевозимым насыпью, которые при температурах наружного воздуха ниже 0 теряют свои обычные свойства сыпучести вследствие смерзания частиц груза между собой и примерзания их к полу и стенкам кузова вагона. Поскольку истец не доказал иного, суд отнес сыпучесть угля к его качеству и указал на то, что в нарушение п. 4.1.6 договора поставки от 20 декабря 2004 г. N СУЭК/1696с, заключенного между истцом и ответчиком, ни истец, ни грузополучатель не вызвали представителей ответчика для участия в совместной приемке товара по качеству, а потому истец не вправе ссылаться на некачественность поставленного угля, а именно его смерзлость».

Особым образом регулируются действия грузополучателя и железной дороги в тех случаях, когда груз по истечении установленных сроков его доставки не поступает на железнодорожную станцию назначения и станция назначения по требованию грузополучателя принимает меры к розыску груза. Розыск неприбывшего груза осуществляется в порядке, предусмотренном Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте, согласно которым в случае неприбытия груза на станцию назначения в установленный срок доставки грузополучатель предъявляет перевозчику подлинную квитанцию о приеме груза или ее копию, заверенную в установленном порядке.

Предъявляя претензию, связанную с утратой груза, заявить должен приложить квитанцию о приеме груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза или справку перевозчика об отправке груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии данного груза, а также документ, подтверждающий факт причинения ущерба и удостоверяющий количество и действительную стоимость отправленного груза без включения неполученных доходов. При рассмотрении дела о взыскании «на основании ст. 99, 100 УЖТ РФ штрафа за самовольное занятие вагонов-автомобилевозов судом в подтверждение факта самовольного использования перевозчиком железнодорожного вагона были представлены железнодорожные накладные, переписка с железной дорогой в связи с направлением ей заявлений о розыске вагона. Суд первой инстанции оценил указанные доказательства и пришел к выводу о доказанности факта самовольного использования ответчиком вагона, находящегося в аренде у истца».

Право на предъявление к перевозчику претензии, связанной с осуществлением перевозок груза, предоставляется также страховщику, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю, грузополучателю, в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке.

В соответствии со ст. 123 УЖТ претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение 6 месяцев, а претензии в отношении штрафов и пеней - в течение 45 дней. В статье устанавливается, что перевозчик вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных ст. 123 УЖТ сроков, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии. То есть, если железная дорога признает причину пропуска срока для предъявления претензии, неуважительной, он вправе не рассматривать подобную претензию.

При этом, как разъяснено в п. 41 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», не исключена возможность оставления иска без рассмотрения в случае, если суд в процессе рассмотрения дела установит несоблюдение претензионного порядка разрешения спора, установленного соответствующими нормативными актами. В связи с этим примечателен пример, когда «арбитражным апелляционным судом было отменено решение суда о взыскании с перевозчика суммы ущерба за недостачу груза с оставлением иска без рассмотрения на основании параграфа 7 ст. 29 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении и п. 2 ст. 148 АПК. Апелляционная инстанция посчитала, что истцом не был соблюден претензионный порядок урегулирования спора с ответчиком, установленный параграфом 7 ст. 29 СМГС, поскольку направленная истцом претензия была обоснованно возвращена перевозчиком без рассмотрения в связи с неприложением подлинных документов, обязательность представления которых с претензией установлена п. 2 данного параграфа».

«При обнаружении явного несоответствия объявленной грузоотправителем стоимости груза его действительной стоимости арбитражный суд может рассмотреть вопрос о возможности квалификации действий грузоотправителя по предъявлению перевозчику требования, основанного на объявленной стоимости груза, как злоупотребление правом (ст. 10 ГК РФ)». При применении ст. 118 Устава следует исходить из того, что в предусмотренных в этой статье случаях перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза при перевозке, если докажет, что они произошли, как указано в ст. 796 ГК РФ, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. «По одному из дел судом первой инстанции был сделан необоснованный вывод о наличии оснований для взыскания убытков в связи с несохранной перевозкой в результате взрыва. Отменяя принятое решение, суд апелляционной инстанции указал, что, как следует из материалов дела и установлено судом, под локомотивом состава, перевозившего цистерны с нефтепродуктами, произошел взрыв вследствие террористического акта, по факту которого возбуждено уголовное дело. При таком положении надлежащее исполнение договора перевозки груза оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, которую перевозчик не мог предотвратить или установить по независящим от него причинам. Отсутствие вины перевозчика в причинении убытков является основанием для освобождения перевозчиков от ответственности».

Также перевозчик несет ответственность за нарушение установленного срока доставки груза. Определение понятия просрочки дается только в п. 2 ст. 166 КТМ в соответствии с которым просрочкой груза считается факт, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза в срок. Единицу измерения просрочки на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте составляют одни сутки, а на воздушном – один час.

За просрочку доставки груза по договору воздушной перевозки перевозчик уплачивает штраф в размере 25% минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем половину провозной платы. Он освобождается от ответственности, доказав, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика (ст. 120 ВК).

На внутреннем водном транспорте за просрочку доставки груза перевозчик уплачивает пеню в размере 9% платы за перевозку за каждые сутки просрочки, но не более половины провозной платы, если не докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 116 КВВТ).

На автомобильном транспорте ответственность за нарушение срока доставки груза установлена лишь для междугородных перевозок. В этих случаях перевозчики уплачивают грузополучателям штраф в размере 12% провозной платы за каждые сутки просрочки, если не докажут, что просрочка произошла не по их вине. При этом общая сумма данного штрафа не может превышать 60% провозной платы (ст. 137 УАТ). Но при этом отсутствует ответственность автоперевозчика за просрочку доставки грузов при городских и пригородных перевозках грузов, при которых просрочка в доставке груза продолжительностью до десяти дней (ст. 139 УАТ) фактически вообще не считается нарушением - это пробел закона.

Транспортными уставами и кодексами ответственность перевозчика наступает за неподачу транспортного средства и установлена в виде уплаты штрафов и пени, которые носят характер исключительной неустойки (ст. 100 102 УЖТ, ст. 115 КВВТ). УАТ представляет новое правовое регулирование, предусматривая наряду с уплатой перевозчиком неустойки в виде штрафа или пени, а также возможность взыскания грузоотправителем (фрахтователем) с перевозчика (фрахтовщика) причиненных убытков (ч. 4 ст. 34 УАТ). КТМ не содержит специального регулирования (ст. 128 КТМ говорит лишь о возможности в случае неподачи судна в обусловленный срок расторжения фрахтователем договора и предъявления требования о возмещении убытков). Воздушный кодекс норм по этому вопросу не содержит, и ответственность сторон должна определяться в договорах об организации перевозок.

В отличие от ответственности перевозчика ответственность грузоотправителя является полной, а не ограниченной и наступает за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств, искажение в транспортной накладной наименования и иных сведений о грузах, задержку транспортного средства при погрузке, отправление запрещенного для перевозки груза, просрочку внесения провозной платы и иных платежей, и по иным основаниям, предусмотренных транспортными уставами и кодексами.

Таким образом, не смотря на то, что за нарушение обязательств стороны несут гражданско-правовую ответственность, она имеет ряд особенностей, в частности в виде ограничения возмещения убытков, что вызывает массу споров у правоведов.

В транспортных уставах и кодексах посвящены отдельные главы, регулирующие ответственность сторон за нарушение обязательств по договору перевозки грузов, которые имеют определенную специфику.

**Заключение**

Таким образом, проанализировав правовую характеристику договора транспортировки и перевозки грузов можно сделать следующие выводы.

Договор перевозки груза занимает одно из центральных мест среди договоров, заключаемых в сфере транспорта. Он является срочным, взаимным, как реальным, так и консенсуальным, возмездным, публичным, при осуществлении перевозок грузов общественным транспортом. Кроме того в процессе исследования был выявлен ряд проблем теоретического характера, решение которых, позволит наиболее четко и структурировано понимать основные положения договора перевозки грузов, что поможет избежать множество спорных ситуаций.

Перевозкой считается перемещение грузов, пассажиров и багажа, которое осуществляется в соответствии с положениями главы 40 ГК РФ. Проводя сравнительный анализ различных авторов, о тождественности понятий перевозки и транспортировки можно сделать вывод, что все они придерживаются мнения о том, что это совершенно разные понятия и главным отличием этих видов перемещения грузов является возмездность и обязанность заключения договора о перевозке, которая имеется при перевозке и отсутствует при транспортировке.

За нарушение обязательств стороны несут гражданско-правовую ответственность, она имеет ряд особенностей, в частности в виде ограничения возмещения убытков, что вызывает массу споров у правоведов. В транспортных уставах и кодексах посвящены отдельные главы, регулирующие ответственность сторон за нарушение обязательств по договору перевозки грузов, которые имеют определенную специфику что проведенное. Также исследование показало несовершенство некоторых норм нового УАТНГЭТ РФ, наличие законодательных пробелов. По выявленным недостаткам была высказано аргументированное мнение, и выдвинуты предложения по их устранению.

Список используемой литературы

Нормативные акты:

1. Гражданский кодекс РФ. Часть вторая [Текст]: федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ; в ред. от 21.07.2014 // Собрание законодательства РФ (СЗ РФ), 1994. - № 32. – Ст.3301.

2. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ [Текст]: федеральный закон от 8.11. 2007 № 259-ФЗ // СЗ РФ, 2007. - № 46. - Ст. 5555.

3. Устав железнодорожного транспорта РФ [Текст]: федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ // СЗ РФ, 2003. - № 2. – Ст. 170.

4. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ [Текст]: федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ // СЗ РФ, 2001. - № 11. - Ст. 1001.

5. Кодекс торгового мореплавания РФ [Текст]: федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ // СЗ РФ, 1999. - № 18. Ст. 2207.

6. О железнодорожном транспорте в РФ [электронный ресурс]: федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ: в ред. от 1.09.2013 №185 – ФЗ // СПС «Гарант» [Электронный ресурс] / НПП «Гарант-Сервис». – Последнее обновление 1.12.2014.

Судебная практика

1.Постановление Федерального Арбитражного Суда Западно - Сибирского округа [Электронный ресурс]от 3.04. 2001 № Ф04/941-240/А27-2001 // СПС «Гарант» / НПП «Гарант-Сервис».

2.Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ [Электронный ресурс] от 14.05. 2011 № 268/11// СПС «Гарант» / НПП «Гарант-Сервис».

3.Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ [Электронный ресурс] от 6.10 2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // СПС «Гарант» / НПП «Гарант-Сервис».

4.Постановление Федерального Арбитражного суда Московского округа [Электронный ресурс] от 7.10 2005 № КГ-А40/9711-05 // СПС «Гарант» / НПП «Гарант-Сервис».

5.Решение Арбитражного суда Калининградской области [Электронный ресурс] от 20.12. 2006 № А21-5047/ 2006// СПС «Гарант» / НПП «Гарант-Сервис».

6.Решение Арбитражного суда города Москвы [Электронный ресурс] от 1.11. 2005 № А40-39077/05-23-350// СПС «Гарант» / НПП «Гарант-Сервис».

7.Решение Арбитражного суда города Москвы [Электронный ресурс]от 7.09. 2004 № А40-52211/04-82-337 // СПС «Гарант» / НПП «Гарант-Сервис».

8.Решение Арбитражного суда города Москвы [Электронный ресурс] от 5.05 2009 № А40-6580/09-24-19// СПС «Гарант» / НПП «Гарант-Сервис».

Научная литература

1. Андреев В.К. Транспортное право: Учебное пособие. - М.: Калинин 1977. – 663 с.

2. Борисова К.О. Устав автомобильного транспорта // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. 2008. № 1. - СПС Гарант [электронный ресурс] / НПП «Гарант-Сервис».

3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Ч.4 Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М.: Статут, 2004. – 598 с.

4. Вайпан В. Правовое регулирование транспортной деятельности / В. Вайпан.// Право и экономика. - 2012. № 6. С. 18 - 42.

5.Гражданское право: учебник. Ч.2/ под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. - М.: 1997. 524 с.

6. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. - М.: Юстицинформ, 2011. – 680 с.

7. Егиазаров В. Понятия «транспортирование грузов» и «перевозка грузов» в Российском законодательстве / В. Егиазаров. // Право и экономика. - 1999. - № 11. С. 14.

8. Коваль А. Об актуальных вопросах юридической ответственности перевозчика за несохранность принятых к перевозке грузов на железнодорожном транспорте / А. Коваль. // Вестник Арбитражного суда города Москвы. - 2009. № 6. – С. 49-58.

9.Логофет Д. Договор транспортировки нефти по магистральному нефтепроводу /Д. Логофет // Право и экономика. - 2003. - № 4. – С. 32-45.

10. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. - М.: Норма, 2011. – 543 с.

11. Самощенко И.С., Фарукшин М.Х. Ответственность по советскому законодательству. - М.: Юридическая литература, 1972. - 428 с.

12. Ситников С.Л. Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов. Актуальные проблемы. М.: Юстицинформ, 2012 – 359 с.

13.Ситников С. Договор транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов: теория и практика правоприменения / С. Ситников. // Вестник Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа. - 2005. - № 5. – С. 46 - 51.

14. Шевченко Л. Развитие законодательства, регулирующего отношения по транспортировке нефти в системе магистральных нефтепроводов, и его влияние на теоретические представления об их правовой сущности /Л. Шевченко. // Юридический мир. - 2013.- № 5.- С. 14 - 19.

Размещено на Allbest.ur

1. Егиазаров В.А. Понятия «транспортирование грузов» и «перевозка грузов» в Российском законодательстве //Право и экономика. 1999.№ 11. С. 14. [↑](#footnote-ref-1)
2. Шевченко Л.И. Развитие законодательства, регулирующего отношения по транспортировке нефти в системе магистральных нефтепроводов, и его влияние на теоретические представления об их правовой сущности // Юридический мир. 2013. № 5. С. 14 - 19. [↑](#footnote-ref-2)
3. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. М.: Юстицинформ, 2011. С. 608 [↑](#footnote-ref-3)