

КУРС ЛЕКЦИЙ

РАЗДЕЛ 1. ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

ТЕМА 1.1. ПОНЯТИЕ, ПРИНЦИПЫ, СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

1. Понятие транспортного права как комплексной отрасли права
2. Принципы транспортного права
3. Система транспортного права

1. Понятие транспортного права как комплексной отрасли права

Транспорту принадлежит важная роль в развитии экономики государства. Он служит:

- обеспечению производства;
- обращению продукции промышленности и сельского хозяйства;
- обеспечению нужд капитального строительства;
- удовлетворению потребностей граждан в перевозках.

Основная деятельность транспорта заключается в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты. Регулирование транспортных отношений осуществляется Конституцией РФ, Гражданским Кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами.

Система норм, содержащаяся в указанных законах, а также в других нормативных правовых источниках, которые регулируют транспортную деятельность, связанную с перевозками, может трактоваться как одна из отраслей права, именуемая транспортным правом.

Среди ученых-юристов встречались разные трактовки понятия транспортного права, его роли и месте в общей системе права. Наиболее обоснованным является подход к транспортному праву как к *комплексной отрасли права*.

Ее предметом являются общественные отношения разных видов:

- 1) правоотношения, связанные с организацией и осуществлением перевозки, базирующиеся на договорных началах;
- 2) отношения административно-правового характера, вызванные необходимостью строгого соблюдения правил пользования транспортным средством, обеспечения мер безопасности, осуществления контроля за деятельностью в области транспорта, технического надзора за ним;
- 3) трудовые правоотношения на транспорте;
- 4) правоотношения, возникающие между сторонами в связи с претензионным порядком рассмотрения споров, т.е. процессуальные правоотношения.

Другим важным фактором, дающим основание отнести транспортное право к комплексной отрасли, является то обстоятельство, что его нормы не связаны единым методом правового регулирования.

Основным методом правового регулирования транспортных договорных правоотношений является метод равенства сторон. Однако применительно к административным правоотношениям на транспорте используется метод властных распоряжений. Процессуальным правоотношениям присущ диспозитивно-императивный метод.

Именно комплексным отраслям права присущи в качестве предмета общественные отношения не одного вида, а в качестве метода – разные способы, средства их регулирования.

Таким образом, **транспортное право** – это комплекс правовых норм, регулирующий отношения договорного, управленческого, трудового и процессуального характера в области транспортной деятельности по организации и осуществлению перевозок.

2. Принципы транспортного права

Принципы транспортного права – это основополагающие, руководящие начала, положения, которые определяют его сущностные стороны. К числу принципов транспортного права можно отнести следующие:

1. *Принцип свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров* означает, что субъекты РФ, муниципальные образования не вправе устанавливать какие-либо барьеры, ограничения передвижения по своим территориям. Не допускается установление таможенных границ между регионами Российской Федерации, введение пошлин, сборов, иных препятствий для свободного перемещения товаров, создание искусственных препон для передвижения граждан (ч.1 ст. 7, ч.1 ст. 74 Конституции РФ). Исключения из принципа свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров составляют вопросы, касающиеся безопасности перевозок, охраны природы и культурных ценностей (ч.2 ст.74 Конституции РФ).

2. *Принцип свободы транспортного договора* обусловлен закрепленными в ст. 421 ГК положениями о свободе договора, которые распространяются на договоры, заключаемые при организации и осуществлении перевозок:

а) свобода юридических лиц и граждан в принятии решения о заключении или не заключении транспортного договора;

б) свобода участников договорных отношений выбирать контрагента по транспортному договору;

в) свобода выработки сторонами условий транспортного договора, на которых он будет заключен, а значит, свобода определения участниками своих гражданских прав и обязанностей.

3. *Принцип сочетания общегосударственных интересов с интересами транспортных предприятий и клиентов* обусловлен тем обстоятельством, что транспорт является одной из составляющих эффективного развития экономики государства. Оно заинтересовано в оптимизации транспортных процессов, расширении сети транспортных артерий и т.д. Транспортные же предприятия заинтересованы в максимальном извлечении прибыли, что достигается путем интенсификации перемещения объектов перевозки, ускорения оборачиваемости подвижного состава, использования самых современных и экономичных транспортных средств. Все это благотворно сказывается на развитии экономики государства и отвечает интересам клиентов.

4. *Принцип сочетания централизованного регулирования перевозки с ведомственной регламентацией порядка ее осуществления.* Наряду с централизованным регулированием транспортными уставами и кодексами перевозок отдельными видами транспорта требуется регламентация ведомственными нормативными правовыми актами конкретных технико-правовых вопросов организации и осуществления перевозок. К ним в первую очередь относятся правила перевозок грузов, пассажиров, багажа соответствующими видами транспорта, а также различные технические условия, положения, тарифы и т.п. Их принятие возложено прежде всего на Минтранс России.

5. *Принцип осуществления перевозок на базе организационно-правовых предпосылок* означает, что перевозка грузов может быть осуществлена при выполнении определенных организационно-правовых действий, составлении соответствующих документов (договоров, планов, соглашений). Составляемые в рамках действия данного принципа правовые документы – договоры, планы, соглашения – делают перевозочный процесс достаточно организованным, предсказуемым, гарантируемым от различного рода субъективных моментов, а в конечном счете – оптимальным.

6. *Принцип обеспечения эффективности и качества транспортной деятельности* означает, во-первых, устойчивость работы всех видов транспорта, во-вторых, доступность и безопасность оказываемых транспортных услуг, в-третьих, развитие конкуренции на

рынке транспортных услуг, в-четвертых, согласованность функционирования элементов единой транспортной системы.

7. *Принцип законности* как основополагающий принцип права присущ и транспортному праву. В связи с особенностью транспортного процесса, обусловленной использованием в качестве перевозочного средства источника повышенной опасности, в Законе о транспортной безопасности закреплено положение, возлагающее на участников транспортных правоотношений обязанность неукоснительно выполнять требования, связанные с обеспечением безопасности на транспорте. В этом Законе среди принципов обеспечения транспортной безопасности на первом месте значится принцип законности (ст. 3).

8. С принципом законности тесно связан *принцип контроля и укрепления дисциплины на транспорте*. По сути этот принцип является одним из необходимых условий соблюдения транспортного законодательства. Контроль и надзор на транспорте осуществляют специальные государственные органы (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Российский речной регистр, Единая система управления воздушным движением) и специальные должностные лица.

3. Система транспортного права

Систему транспортного права составляют Общая и Особенная части. *Общая часть* включает следующие основные положения:

- понятие транспортного права;
- принципы и источники транспортного права;
- транспортные правоотношения;
- управление на транспорте;
- понятие перевозки;
- транспортные договоры, их виды;
- ответственность за нарушения обязательств по перевозке.

Общая часть как системообразующий фактор является базой для создания и действия норм *Особенной части* транспортного права, которые регулируют специфику организации и осуществления перевозок соответствующими видами транспорта.

Наряду с выделением *Общей* и *Особенной* частей систему транспортного права представляют такие структурные элементы, как подотрасли права и правовые институты.

Рассматривая **подотрасли** транспортного права, следует исходить из трактовки подотрасли как целостного образования норм, регулирующих специфический вид общественных отношений в пределах сферы правового регулирования соответствующей отрасли. Именно такой подход, учитывающий характер регулируемых системой норм общественных отношений и методов регулирования, позволяет выделить следующие *подотрасли транспортного права*:

- 1) договорные транспортные обязательства;
- 2) государственное управление в транспортной сфере;
- 3) труд на транспорте;
- 4) претензионно-процессуальное разрешение споров в связи с перевозкой.

Предмет *договорных транспортных обязательств* имущественного характера составляют отношения экономического оборота, которые опосредуют перемещения материальных благ. Нормы этой подотрасли регулируют договорные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, багажа, грузов. В зависимости от используемых видов транспорта подотрасль отражает особенности условий организации и осуществления перевозок автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом.

Подотрасль государственного управления в транспортной сфере:

- а) содержит систему норм, регулирующих административно-правовой статус федерального органа исполнительной власти в области транспорта (Минтранса России);

б) нормы данной подотрасли закрепляют формы управленческих действий, к которым относятся, в частности, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ по вопросам управления в области транспортной деятельности, приказы Минтранса России, в том числе утверждающие правила перевозок пассажиров, багажа, грузов различными видами транспорта, и др.;

в) к этой подотрасли относятся нормы, регулирующие надзорную и контрольную деятельность при осуществлении управления на транспорте;

г) к данной подотрасли относятся нормы, регулирующие правоотношения по поводу соблюдения правил административно-правовых режимов, например режима чрезвычайного положения. Административно-правовые режимы могут влиять на выполнение договорных условий по перевозкам, временно прекращая или приостанавливая их.

Труд на транспорте как подотрасль транспортного права характеризуется отражением в ее нормах особенностей трудовой деятельности работников транспорта. Она включает специальные нормы, закрепленные в транспортных законах, которые устанавливают трудовые отношения на транспорте и определяют специфику условий труда транспортных работников.

Претензионно-процессуальное разрешение споров в связи перевозками как подотрасль транспортного права содержит нормы, устанавливающие основания подачи претензий, лиц, правомочных реализовать установленный претензионный порядок, надлежащих ответчиков-перевозчиков, стадии претензионной процедуры, претензионные сроки. Эти нормы регулируют правовые последствия решения по претензии, а также условия обращения пассажира, грузоотправителя, грузополучателя с иском в судебную инстанцию.

Институт транспортного права представляет собой систему правовых норм, регулирующих разновидность предметно связанных транспортных отношений в рамках соответствующей подотрасли.

Если рассматривать институты такой подотрасли, как договорные транспортные обязательства, то это прежде всего институты договорных перевозочных обязательств, ответственности в связи с организацией и осуществлением перевозок.

Институты транспортного права в свою очередь подразделяются на *подинституты*. В частности, в рамках того же института договорных перевозочных обязательств можно выделить в качестве подинститутов договорные обязательства по перевозке пассажиров, багажа, грузобагажа и грузов. Подинституты содержат системы норм меньших масштабов по сравнению с системами норм институтов, в состав которых они входят.

ТЕМА 1.2. ИСТОЧНИКИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНЫЕ ПРАВООТНОШЕНИЯ

- 1. Классификация и характеристика источников транспортного права**
- 2. Понятие транспортного правоотношения, его структура**
- 3. Субъекты транспортных правоотношений имущественного характера**
- 4. Виды транспортных правоотношений**

1. Классификация и характеристика источников транспортного права

Источниками права являются способы закрепления правовых норм, формы их внешнего выражения, имеющие общеобязательный характер. Источники транспортного права подразделяются на два вида:

- *нормативные правовые акты*
- *правовые обычаи*.

Правовые обычаи применяются в случаях, когда отсутствуют прямые предписания в нормативном акте или транспортном договоре по конкретным вопросам перевозки и закон допускает возможность руководствоваться принятыми на транспорте обычаями.

Основным видом источников транспортного права являются *нормативные правовые акты*. Это нормативные документы, регулирующие перевозки различными видами транспорта и представляющие собой совокупность законов и иных нормативных правовых актов, которые устанавливают, изменяют или прекращают правоотношения в области организации и осуществления перевозок. Данные источники образуют определенную систему, включающую две основные группы:

– **законы**

– **подзаконные нормативные правовые акты.**

Законы обладают высшей юридической силой. В соответствии с п. «о» ст. 71 Конституции РФ и п. 1 ст. 3 ГК гражданское законодательство составляет предмет исключительной компетенции Российской Федерации. Поэтому транспортные отношения имущественного характера регулируются федеральными законами.

Группа законов, составляющих источники транспортного права, включает:

1. Конституция РФ – правовой фундамент всего российского законодательства. Основной Закон государства является базой для нормативных источников, регулирующих перевозки различными видами транспорта. Он закрепляет принципы свободного перемещения товаров и услуг (ч.1 ст.7), свободы передвижения граждан (ч.1 ст.27), а также важнейшие положения, касающиеся управления федеральным транспортом (п.«и» ст.71), нахождения в ведении Российской Федерации гражданского законодательства (п.«о» ст.71).

2. Федеральный конституционный закон от 17.12.1997 № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» регулирует общие вопросы системы и функционирования федеральных органов исполнительной власти (министерств, ведомств, в том числе Минтранса России), осуществления Правительством РФ руководства ими и контроля за их деятельностью.

3. Группа федеральных законов. Порядок организации и осуществления перевозок регулируется *Гражданским кодексом РФ*. В гл. 40 «Перевозка» закреплены общие условия перевозки, установлены правила ее организации, урегулированы перевозки в прямом смешанном сообщении, перевозки транспортом общего пользования. В этой главе ГК определены виды договоров, заключаемых в связи с перевозкой, в том числе долгосрочный договор об организации перевозок, договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, договоры, заключаемые между транспортными организациями. И наконец, ГК устанавливает ответственность сторон за нарушение обязательств по организации и осуществлению перевозки. Отдельная глава ГК посвящена вопросам организации и предоставления экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза. Это гл. 41 «Транспортная экспедиция», в которой определяются содержание и форма договора транспортной экспедиции, регулируются вопросы ответственности по этому договору, одностороннего отказа от его исполнения.

К специальным транспортным законам, регулирующим условия и порядок осуществления перевозок различными видами транспорта, в соответствии с п. 2 ст. 784 ГК относятся *транспортные уставы и кодексы*, которые имеют статус федеральных законов:

– Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 г.,

– Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 г.,

– Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001 г.,

– Устав железнодорожного транспорта РФ от 10.01.2003 г.,

– Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 08.11.2007 г.

Кроме перечисленных транспортных кодексов и уставов, к источникам транспортного права относятся также федеральные законы:

– ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 г.,

– ФЗ «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 г.,

– ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 г.

Подзаконные нормативные правовые акты конкретизируют положения ГК, транспортных законов, детализируют отдельные понятия и институты. Они включают:

1. Указы Президента РФ направлены на совершенствование деятельности транспортных структур и использования отдельных видов транспорта, обеспечение безопасности на транспорте.

2. Постановления Правительства РФ посвящены вопросам совершенствования управления транспортом, его систем.

3. Нормативные акты федерального органа исполнительной власти в области транспорта (Минтранса России), других министерств и ведомств, регламентируют организацию перевозок и их осуществление, в том числе порядок и технические условия погрузки, крепления, транспортировки и выгрузки грузов. Ведущее место среди них занимают правила перевозок пассажиров и багажа, правила перевозок грузов, правила оказания услуг по перевозкам пассажиров, багажа, грузов.

В правилах перевозок пассажиров и багажа устанавливаются порядок продажи билетов пассажирам, условия их перевозки, особенности перевозки определенных категорий пассажиров, перевозки багажа.

В правилах перевозки грузов закрепляются требования к грузу, порядок его предъявления к перевозке, погрузке, оформления перевозочных документов, оплаты перевозки, условия перевозки, особенности перевозки отдельных видов грузов, порядок выдачи грузов.

В соответствии с ч.4 ст.15 Конституции РФ и п.1 ст.7 ГК общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью правовой системы Российской Федерации. Следовательно, применительно к международным перевозкам, в которых участвует российская сторона, *международные конвенции и соглашения*, регулирующие перевозки различными видами транспорта, к которым присоединилась Российская Федерация, являются источниками транспортного права.

2. Понятие транспортного правоотношения, его структура

Для правоотношения характерным является то, что:

- а) оно всегда складывается на основе правовых норм;
- б) его участники наделяются взаимными правами и обязанностями;
- в) оно имеет осознанно-волевой характер;
- г) оно гарантируется государством и охраняется в необходимых случаях силой государственного принуждения.

Общественные отношения, составляющие предмет транспортного права, приобретая правовую форму, эти фактические общественные отношения становятся транспортными правоотношениями, складывающимися по поводу оказания транспортных услуг.

Транспортное правоотношение – это регулируемое нормами транспортного права общественное отношение, складывающееся по поводу оказания транспортных услуг и связанной с ними деятельности транспорта, а также управления им.

Как и любое правоотношение, транспортное правоотношение состоит из следующих элементов: *объекта, субъектного состава правоотношения и содержания*.

Объект транспортного правоотношения – это то, по поводу чего возникает и осуществляется деятельность его субъектов, их поведение, на что направлены их субъективные права и обязанности. Следовательно, объект транспортного правоотношения – это транспортная деятельность, связанная с перевозками. Именно на транспортную перевозочную деятельность как объект транспортного правоотношения воздействуют его субъекты в границах возможного и должного поведения, определяемых их субъективными правами и обязанностями.

Субъектный состав транспортного правоотношения – совокупность участников этого правоотношения. Ими могут быть индивиды (физические лица), юридические лица, государство в лице различных государственных органов. Минимальный состав субъектов транспортного правоотношения включает управомоченного субъекта и обязанного субъекта (грузоотправитель – перевозчик; грузополучатель – транспортный экспедитор; перевозчик – представитель таможенного органа; перевозчик – представитель органа технического надзора и классификации судов и т.д.). Субъекты транспортного правоотношения обладают правосубъектностью, т.е. социально-правовой возможностью быть участниками транспортных правоотношений. Элементами правосубъектности являются правоспособность, дееспособность и деликтоспособность субъектов.

Содержание транспортного правоотношения составляют юридические права и обязанности его субъектов. Они разнообразны. Для содержания имущественных транспортных правоотношений, являющихся разновидностью гражданских правоотношений, характерно то, что и права и обязанности их субъектов именованы *субъективными* правами и обязанностями. Субъективные права и обязанности и возникают, и прекращаются одновременно. Например, они возникают у сторон договора перевозки груза одновременно с моментом его заключения, а прекращаются исполнением этого договора.

Содержание транспортных правоотношений административно-правового характера включает не только права и обязанности субъектов, но и процессуально-правовой режим их осуществления, а также установленные для субъектов запреты и ограничения.

Что касается содержания трудовых отношений, то правам и обязанностям их сторон присущ относительный характер. Он заключается в том, что праву работника соответствует обязанность работодателя, и наоборот.

Содержание транспортных правоотношений процессуального характера – это права и обязанности субъектов, а также процессуальные действия, совершаемые ими в соответствии с правами и обязанностями.

Существование транспортных правоотношений зависит от трех правовых предпосылок: наличия норм транспортного права, правосубъектности и юридических фактов. Сами по себе транспортные нормы не порождают транспортные правоотношения. Для этого необходимы обстоятельства, с которыми транспортные нормативные правовые акты связывают соответствующие юридические последствия: возникновение, изменение или прекращение транспортных правоотношений.

3. Субъекты транспортных правоотношений имущественного характера

Субъектный состав транспортных правоотношений включает:

1. Физические лица:

а) пассажиры – физические лица, перевозка которых транспортным средством осуществляется на основании договора перевозки пассажира или договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира (п.12 ст.2 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее – УАТГНЭТ));

б) грузоотправители, грузополучатели – выступают в этом качестве лишь в случае осуществления перевозки груза для личных (бытовых), семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности;

в) индивидуальные предприниматели – перевозчики, грузоотправители, грузополучатели, фрахтовщики, фрахтователи, владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта и др. Приобрести статус индивидуального предпринимателя физическое лицо может только после прохождения процедуры государственной регистрации в установленном порядке. В случаях, определенных законом, деятельность индивидуальных предпринимателей – субъектов транспортных правоотношений – лицензируется.

2. Юридические лица – перевозчики, грузоотправители, грузополучатели, фрахтовщики, фрахтователи, владельцы инфраструктур, транспортные экспедиторы и др.

Законодательно установлена система лицензирования деятельности юридических лиц – субъектов транспортных правоотношений. В первую очередь необходимо отметить лицензирование деятельности перевозчика по перевозкам грузов и пассажиров, которое регулируется Федеральным законом от 04.05.2011 «О лицензировании отдельных видов деятельности».

4. Виды транспортных правоотношений

Среди транспортных правоотношений выделяются:

- имущественные
- административно-правовые
- трудовые
- процессуальные

1. Частноправовые отношения имущественного характера возникают из транспортных договоров. Для них характерно:

- а) *равенство их субъектов* – оно обнаруживается в договорных отношениях между перевозчиком и грузоотправителем, в которых они связаны друг с другом корреспондирующими субъективными правами и обязанностями;
- б) *свобода волеизъявления* их участников - стороны, реализуя свободное волеизъявление, заключают транспортные договоры, изменяют и прекращают их в установленном порядке;
- в) *юридическая независимость сторон* означает, что ни одна из них не может диктовать другой стороне свои условия, давать ей обязательные для исполнения указания;
- г) *особые способы защиты нарушенных прав* их субъектов – это, главным образом, применение мер имущественного характера в виде возмещения убытков и взыскания неустойки;
- д) *досудебной порядок* защиты нарушенных прав их субъектов (претензионный порядок)

2. Транспортные правоотношения административно-правового характера – это общественные отношения между государственными органами исполнительной власти в области транспорта и транспортными организациями, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями и другими субъектами. Для них характерно:

- а) они возникают в процессе государственного управления транспортом;
- б) имеют в качестве обязательного субъекта орган государственного управления в области транспорта;
- в) это отношения власти-подчинения, которым присуще юридическое неравенство сторон.

Субъектный состав этих отношений обусловлен характером управления транспортом. Управленческая деятельность выражает волю и интересы государства. Причем его выразителем может быть только такой субъект, который действует от имени государства и является носителем соответствующих полномочий государственно-властного характера. Им в административных правоотношениях в качестве одной из сторон всегда выступает официальный и полномочный субъект исполнительной власти, представляющий публично-правовые интересы в области транспорта (Минтранс России). Перечень других субъектов государственных исполнительных органов в области транспорта включает, в частности, бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте, портовые власти в лице капитана морского порта, органы единой системы организации воздушного движения, инспекторские службы, осуществляющие контроль за деятельностью в области гражданской авиации, государственные ревизоры на железнодорожном транспорте и др.

Вторую сторону (обязанную) представляют юридические лица и граждане, в том числе перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, пассажиры и др.

Объектом административно-правовых транспортных отношений являются действия, которые заключаются в принятии субъектами органов управления транспортом нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность, установлении

порядка управления перевозочным процессом, осуществлении контроля и надзора в транспортной сфере, лицензировании и сертификации транспортной деятельности.

Содержание административно-правовых транспортных отношений составляют права и обязанности их субъектов, запреты и ограничения в связи с их реализацией.

3. Транспортные правоотношения трудового характера

Они урегулированы не только законодательством РФ о труде, но и транспортным законодательством, уставами службы на транспорте, уставами и положениями о дисциплине на транспорте. Эти нормативные правовые акты закрепляют особенности трудовых отношений на транспорте.

Субъектами этих отношений являются: одна сторона – работники транспорта, а вторая сторона – работодатели – транспортные организации.

На характер прав и обязанностей сторон трудового отношения, составляющих его содержание, оказывают влияние особенности труда на транспорте, безопасность его эксплуатации. В частности, особый режим рабочего времени и времени отдыха обуславливает право работника выполнять свои функции в рамках нормативно установленного режима и право работодателя требовать его соблюдения.

4. Транспортные правоотношения процессуального характера

Такие правоотношения возникают при спорах между перевозчиком, с одной стороны, и пассажиром, грузоотправителем, грузополучателем – с другой, в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением сторонами договорных обязательств. Транспортное законодательство устанавливает *претензионный порядок* разрешения споров, который предшествует исковому производству. При этом в случаях перевозок грузов предъявление претензий к перевозчикам в обязательном порядке предваряет предъявление к нему иска (п.1 ст.797 ГК РФ).

Процедура претензионного рассмотрения и разрешения споров установлена транспортными кодексами и уставами, а также правилами перевозок. В возникших претензионных отношениях одной стороной является заявитель претензии, которым может быть пассажир, грузоотправитель, грузополучатель. Ответчиком по претензии выступает перевозчик.

При неудовлетворительном результате претензионной процедуры спор может быть разрешен по усмотрению сторон в третейском суде или в порядке гражданского или арбитражного судопроизводства.

ТЕМА 1.3. УПРАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

1. Организационно-правовая система управления в области транспорта

2. Полномочия Минтранса РФ и федеральных агентств в области транспорта

3. Полномочия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

1. Организационно-правовая система управления в области транспорта

Организационно-правовая система государственного управления транспортом включает:

- 1) систему федеральных органов исполнительной власти в области транспорта;
- 2) регулирование основных направлений деятельности федеральных органов исполнительной власти в области транспорта;
- 3) нормативную базу, закрепляющую организацию и управление транспортом.

В соответствии с п. «и» ст. 71 Конституции РФ федеральный транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации. Это означает, что в компетенцию Правительства РФ входит решение вопроса организации государственного управления транспортом, а также разработка и внесение на рассмотрение законодательных органов проектов федеральных законов о федеральном транспорте и путях сообщения.

Организация управления транспортом, не относящимся к федеральному, возлагается на органы исполнительной власти субъектов Федерации. Обычно это департаменты (министерства) транспорта и связи.

На муниципальном уровне осуществляется не государственное управление, а самоуправление. Его основные задачи в отношении транспорта заключаются в организации транспортного обслуживания населения, муниципальном дорожном строительстве, содержании дорог местного значения.

Государственное управление федеральным транспортом осуществляется с помощью системы специальных федеральных органов исполнительной власти. Эта система включает:

- Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России);
- Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор);
- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор);
- Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор);
- Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация);
- Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Это трехзвенная структура, объединенная общей целью организации и управления транспортом.

Первое звено – это Министерство транспорта РФ.

Второе звено – Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

Третье звено – четыре федеральных агентства, представляющие различные виды транспорта.

Каждое из звеньев выполняет свои специфические функции.

Минтрансу России присущи две функции: одна заключается в выработке государственной политики в области транспорта, вторая – в нормативно-правовом регулировании транспортной деятельности.

Ространснадзор выполняет функции контроля и надзора в сфере транспортной деятельности.

Функциями федеральных агентств являются оказание государственных услуг, касающихся транспортной деятельности, и управление государственным имуществом в сфере соответствующих видов транспорта.

К нормативной базе, закрепляющей структуру федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и организацию управления транспортной деятельностью, относятся Конституция РФ, транспортные кодексы и уставы, федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «О транспортной безопасности», «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», указы Президента РФ и постановления Правительства РФ.

2. Полномочия Минтранса РФ и федеральных агентств в области транспорта

Минтранс России как федеральный орган исполнительной власти в области транспорта осуществляет руководство управлением всеми видами транспорта. Вырабатывая государственную политику в транспортной сфере, министерство осуществляет нормативно-правовое регулирование в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, а также дорожного хозяйства.

Существенное значение в деле регулирования транспортной деятельности имеет полномочие Минтранса России по принятию нормативных правовых актов. В содержательном в указанном Положении перечне можно выделить несколько групп таких актов.

1. Акты, регулирующие *порядок осуществления перевозок*, например, правила перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа, правила перевозки опасных грузов, правила перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.
2. Акты о *тарифах на перевозки*. Это, в частности, правила формирования, применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, тарифы на международные транзитные железнодорожные перевозки и др.
3. Акты, устанавливающие *формы транспортных документов*, таких как формы билета, багажной квитанции и грузовой накладной, единые формы перевозочных документов на перевозки грузов.
4. Акты, касающиеся *труда на транспорте*, например, особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников транспорта.
5. Акты, регулирующие *порядок регистрации и учета транспортных средств*. Это, в частности, правила государственной регистрации и государственного учета гражданских воздушных судов, правила осуществления государственной регистрации в соответствующем государственном реестре морских судов и судов внутреннего водного транспорта.
6. Акты, касающиеся *контроля на транспорте*. К ним относятся, например, акты, определяющие порядок осуществления контроля за судами и регулирования деятельности в речном порту, порядок осуществления контроля за соблюдением требований пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта, содержащие перечень речных портов, в которых капитаны портов осуществляют надзор за обеспечением безопасности судоходства и порядка в портах.

Характеризуя полномочия **федеральных агентств**, следует учитывать особенности выполняемых ими функций, связанных с оказанием государственных услуг и управлением государственным имуществом на соответствующем виде транспорта. Их специфика обусловила характер полномочий, которые могут быть подразделены на две группы.

Первую представляют полномочия собственника в отношении федерального имущества, необходимого для обеспечения исполнения возложенных на федеральное агентство функций.

Вторая группа полномочий связана с действиями в рамках отдельных элементов государственного управления на транспорте. К полномочиям этой группы относятся, в частности, следующие:

- определение маршрутов движения транспорта;
- установление ввода в действие графиков движения транспорта;
- определение портов, станций, аэропортов, участвующих в смешанном сообщении;
- принятие решения о времени прекращения погрузки и перевозки грузов вследствие обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок;
- установление сроков действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов, вызванных обстоятельствами непреодолимой силы, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными препятствующими осуществлению перевозок обстоятельствами, не зависящими от перевозчиков;
- согласование выполнения регулярных и нерегулярных рейсов;
- организация использования пространства для транспортных артерий и др.

В целях успешной реализации полномочий федеральные агентства наделены соответствующими правами. Перечень этих прав является типовым для всех федеральных агентств. В соответствии с положениями об этих федеральных органах исполнительной власти они имеют право:

- а) запрашивать и получать в установленном порядке сведения, необходимые для принятия решений в пределах их компетенции;
- б) давать юридическим и физическим лицам разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции агентств;
- в) привлекать в установленном порядке для проработки вопросов в установленной сфере деятельности научные и иные организации, ученых, специалистов;

г) создавать совещательные и экспертные органы (советы, комиссии, группы, коллегии) в установленной сфере деятельности.

3. Полномочия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

На Федеральную службу по надзору в сфере транспорта возложено осуществление функций:

1. Контроля и надзора в сфере транспортной деятельности.
2. Лицензирования определенных видов деятельности в сфере транспортной деятельности.

Контроль и надзор охватывают соблюдение законодательства РФ и международных договоров РФ, регулирующих деятельность всех видов транспорта. Для осуществления эффективного контроля и надзора должностные лица Ространснадзора наделены:

а) правом проверки в установленном порядке деятельности юридических и физических лиц по осуществлению перевозок и иной связанной с транспортным процессом деятельности – соблюдения перевозчиками установленных транспортными уставами и кодексами, а также подзаконными нормативными правовыми актами требований к транспорту, его технической исправности, габаритам загруженного транспортного средства, норм грузоподъемности и т.д.;

б) правом запрашивать и получать сведения, необходимые для принятия решений по вопросам, отнесенным к компетенции Ространснадзора – государственные структуры, юридические и физические лица – обязаны предоставлять соответствующие данные по запросам компетентных должностных лиц этой федеральной службы, отвечая за их точность и полноту;

в) правом организовывать проведение необходимых расследований, испытаний, экспертиз, анализов и оценок для выяснения обстоятельств транспортных происшествий;

г) правом привлекать в установленном порядке для проработки вопросов, касающихся соблюдения транспортного законодательства, научные и иные организации, ученых, специалистов;

д) правом принимать необходимые меры по предупреждению нарушений транспортного законодательства и устранению последствий допущенных нарушений – применение предусмотренных законодательством РФ мер ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и (или) пресечение нарушений юридическими лицами и гражданами обязательных требований в сфере транспортной деятельности, а также мер по ликвидации последствий совершенных нарушений.

На некоторые виды транспортной деятельности распространяется разрешительная система, имеющая целью ограждение граждан, общества и государства от вреда, который может быть причинен непрофессиональными действиями. Ее составной частью является **лицензирование**, которое регулируется Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 г.

Лицензированию подлежат:

а) перевозки пассажиров и грузов воздушным транспортом (лицензирование осуществляется Росавиацией);

б) перевозки пассажиров и опасных грузов железнодорожным, внутренним водным, морским транспортом;

в) перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек;

г) погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном, внутреннем водном транспорте, в морских портах;

д) деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом.

Лицензирование в транспортной сфере – это предоставление компетентными органами юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям при их соответствии

предъявляемым требованиям и условиям письменного разрешения на осуществление конкретного вида деятельности на транспорте.

Основными принципами этого метода управления являются:

- 1) обеспечение единства экономического пространства на территории РФ;
- 2) установление единого перечня лицензируемых видов деятельности;
- 3) закрепление единого порядка лицензирования;
- 4) установление лицензионных требований и условий положениями о лицензировании конкретных видов деятельности;
- 5) гласность и открытость лицензирования;
- 6) соблюдение законности при лицензировании.

Участники лицензионной деятельности – лицензирующий орган, лицензиат и соискатель лицензии. *Лицензирующий орган* – это федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий лицензирование в соответствии с законом – Ространснадзор. *Лицензиат на транспорте* – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие лицензию на осуществление отдельных видов транспортной деятельности. Что касается *соискателя транспортной лицензии*, то им является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обратившиеся в лицензирующий орган с заявлением о предоставлении лицензии на осуществление конкретного вида транспортной деятельности.

Порядок лицензирования заключается в следующем. Соискатель лицензии направляет в соответствующий лицензирующий орган заявление о предоставлении лицензии вместе с требуемыми законом документами. Лицензирующий орган проверяет полноту и достоверность сведений, содержащихся в представленных документах, а также возможность выполнения соискателем лицензионных требований и условий. Решение о предоставлении или об отказе в предоставлении лицензии в виде акта принимается в срок, не превышающий 45 дней с момента поступления заявления о предоставлении лицензии и прилагаемых к нему документов. В этот срок лицензирующий орган обязан уведомить в письменной форме соискателя лицензии о принятом решении.

РАЗДЕЛ 2. ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ТЕМА 2.1. ПЕРЕВОЗКА. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОГОВОРЫ

- 1. Перевозка как гражданско-правовая категория**
- 2. Понятие транспортных договоров и их классификация**
- 3. Договор об организации перевозки грузов**

1. Перевозка как гражданско-правовая категория

Под перевозкой понимаются услуги по перемещению людей (пассажиров), товаров (грузов) с использованием транспорта. Она осуществляется на договорной основе. Обязательство по перевозке характеризуется:

- а) строго определенным субъектным составом, включающим должника (перевозчика) и кредитора (пассажира, грузоотправителя);
- б) субъективное право в обязательственных перевозочных правоотношениях заключается в праве кредитора (пассажира, грузоотправителя) требовать определенного поведения должника (перевозчика) – выполнять перевозку;
- в) предмет обязательства по перевозке составляют определенные действия по оказанию транспортных услуг, т.е. обязанности активного типа;
- г) объектом данного обязательства является объект имущественного оборота в виде оказания услуги материального характера.

Таким образом, *обязательство по перевозке* представляет собой опосредованное отношениями экономического оборота перемещение материальных благ в виде оказания услуг на договорной основе по перевозке пассажиров, багажа, грузов.

Перевозка в юридическом смысле – это перемещение на основании договора грузов, пассажиров, багажа в пространстве с помощью транспортных средств.

Перевозка представляет собой особый вид человеческой деятельности, который относится к разряду **услуг**. Характерным для перевозки является то, что она не связана с созданием новых вещей, предметов. Перевозка осуществляется на основании **договора**. Договорные начала перевозки возникают при наличии потребности в перемещении с использованием транспорта материальных объектов в обусловленное место и воли сторон в реализации такой потребности. Потребность в услуге по перевозке, исходя из своих возможностей, определяет пассажир, грузоотправитель. Отношения, складывающиеся между сторонами договора, относятся к разряду эквивалентно-возмездных – за оказанную перевозчиком услугу пассажир, грузоотправитель выплачивает вознаграждение. Следовательно, перевозка характеризуется как **возмездная услуга**.

Сама перевозка включает комплекс действий и операций, выполняемых в определенной последовательности и объединенных в соответствующие этапы. Каждый из них характеризуется конкретной целью, подчиненной общей цели перевозочного процесса, наличием системы действий, определенной автономностью. С учетом перечисленных признаков можно выделить следующие *этапы перевозки*: 1) подача заявки (заказа) на перевозку груза и принятие по ней решения; 2) подготовка груза и транспортного средства к перевозке; 3) прием груза, его погрузка; 4) оформление необходимых транспортных документов, подписание транспортной накладной; 5) перевозка груза; 6) выдача груза, его вывоз.

На первом этапе заявка подается в соответствии с договором об организации перевозки груза, заключенным между перевозчиком и грузоотправителем, и включает все содержащиеся в нем данные относительно перевозки конкретного груза. Если такой договор не заключался, подается разовый заказ на перевозку груза. По сути, заявка (заказ) является офертой грузоотправителя. Положительное решение выражается в проставлении перевозчиком подписи на заявке (заказе), что является акцептом оферты.

Второй этап включает подготовительную работу сторон к перевозке. Грузоотправитель сортирует груз по видам (осуществляет подсортировку груза), затаривает (упаковывает) груз, маркирует каждое грузовое место, осуществляет пломбирование груза; при необходимости объявляет ценность груза, подгруппировывает груз по пунктам назначения, после чего предъявляет перевозчику. Перевозчик, со своей стороны, принимает меры по обеспечению технической исправности транспортного средства, его исправности в коммерческом отношении и подает транспорт к указанному сроку для погрузки.

На третьем этапе при приеме груза осуществляется проверка его соответствия предъявляемым требованиям, а также взвешивание. После этого выполняются погрузочные работы.

Четвертый этап связан с оформлением таких основных транспортных документов, как транспортная накладная, подтверждающая заключение договора о перевозке груза, документ об оплате перевозки, квитанция о приеме груза. Завершается этап подписанием сторонами транспортной накладной.

Пятый этап включает перевозку груза с соблюдением установленного скоростного режима, охрану груза в процессе перевозки, а также переадресовку груза, если в этом возникла необходимость.

Завершающий *шестой этап* заключается в извещении о прибытии груза, его выдаче грузополучателю и вывозе им груза с территории перевозчика. Приняв доставленный груз, грузополучатель ставит подпись на транспортных документах, удостоверяя тем самым факт исполнения договора перевозки груза.

Перевозка связана с такими существенными признаками, как территория, протяженность маршрутов, используемые виды транспорта, объекты перевозки, скоростной режим и др. Они могут быть использованы в качестве критериев для классификации перевозок по различным основаниям.

1. *В зависимости от территориального признака* перевозки делятся на **внутренние (внутригосударственные) и международные**.

А) *Международные перевозки* осуществляются по территории не одного государства. Поэтому наиболее существенные отличительные особенности международных перевозок заключаются в том, что они регулируются международными правовыми источниками о перевозках соответствующими видами транспорта (международными конвенциями и соглашениями), им присуща разрешительная система пересечения государственных границ, для их осуществления необходимы дополнительные таможенные, санитарные и другие административные документы.

Б) *Внутренние перевозки* в свою очередь подразделяются на междугородные, местные, пригородные, городские и др. Для каждого вида транспорта установлена своя классификация внутренних перевозок. Например, автомобильным транспортом могут осуществляться междугородные, пригородные и городские перевозки.

2. *По используемому виду транспорта* перевозки подразделяются на перевозки **автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом**. Значение этой классификации заключается в особенностях перевозок каждым видом транспорта. Они касаются прежде всего возможностей соответствующего вида транспорта, таких, в частности, как скорость, грузоподъемность, всесезонность и всепогодность использования. Это также особенности организации на соответствующем виде транспорта перевозок, оформления транспортных документов, видов и разновидностей договоров перевозки, претензионных сроков и ряда других моментов.

3. *В зависимости от перевозимых объектов* выделяются перевозки **пассажиров, багажа и грузов**. Кроме того, на железнодорожном транспорте осуществляется также перевозка **грузобагажа**. Главными отличительными особенностями каждой из перечисленных групп являются условия перевозки, ее организация и оформление.

4. На некоторых видах транспорта применяются различные скоростные режимы перевозки. Поэтому возможна классификация перевозок *в зависимости от скорости их осуществления*. Так, на железнодорожном транспорте грузы могут перевозиться **грузовой и большой скоростью**, а пассажиры – **пассажирскими, скорыми и скоростными** поездами. На внутреннем водном транспорте возможна перевозка пассажиров на **обычных и скоростных** судах. К последним относятся суда, скорость движения которых составляет 30 км/ч и более.

5. В зависимости от количества видов транспорта, используемых при перевозке одного объекта, они классифицируются на **перевозки в прямом сообщении и перевозки в прямом смешанном сообщении**. Перевозка в прямом сообщении – это перевозка объекта одним видом транспорта. Перевозкой же в прямом смешанном сообщении является перевозка объекта двумя и более видами транспорта по единому транспортному документу.

2. Понятие транспортных договоров и их классификация

Как теоретическая категория транспортные договоры – это договоры, заключаемые в целях организации, обеспечения и осуществления перевозок.

Транспортным договорам присущ важный объединяющий признак – регулирование правоотношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров, багажа и организацией ее осуществления. Вместе с тем указанные договоры имеют различную правовую природу и признаки. Они отличаются друг от друга предметом, субъектным составом, содержанием и формой. Каждый из них имеет свою конкретную цель. С учетом непосредственной целевой направленности есть основание выделить следующие классификационные груп-

пы транспортных договоров: 1) договоры перевозки и организации ее осуществления; 2) договоры буксировки; 3) договоры арендного типа для водного транспорта; 4) договоры транспортной экспедиции.

Договоры перевозки и организации ее осуществления

Это договоры, которые непосредственно регулируют перевозочные отношения. Гражданский Кодекс РФ выделяет три составляющие ее подгруппы:

- 1) договоры перевозки груза, пассажира, багажа;
- 2) договоры об организации и обеспечении осуществления перевозок грузов;
- 3) договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов.

1) договоры перевозки груза, пассажира, багажа включают договоры перевозки груза, пассажира, багажа, договоры перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, договоры перевозки транспортом общего пользования, договоры фрахтования (чартера). Они непосредственно регулируют перевозочные отношения между сторонами.

Перевозки грузов могут осуществляться *по договору перевозки груза* и *по договору фрахтования (чартеру) для перевозки груза*. Между ними существует ряд отличий. По договору перевозки груза перевозчик обязуется перевезти вверенный ему груз, а грузоотправитель – оплатить перевозку. Что касается договора фрахтования (чартера), то по этому договору фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату всю или часть вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов для перевозки груза. Если предметом договора перевозки груза является услуга в виде действий по доставке груза в пункт назначения, то предметом договора фрахтования (чартера) – действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов для перевозки груза. Договор перевозки груза – это реальный договор, а договор фрахтования (чартер) – консенсуальный. Отличаются договоры и формой.

Нередко перевозки грузов осуществляются на основании *договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении*. Это происходит в случаях, когда груз перевозится не одним видом транспорта по единому транспортному документу – транспортной накладной. В выполнении обязанности перевозки по такому договору принимает участие не один перевозчик, как в обычной перевозке, а два и более (по количеству участвующих видов транспорта). В процессе прямой смешанной перевозки неизбежна перегрузка (перевалка) груза с одного вида транспорта на другой. По договору устанавливаются особые правила определения срока перевозки и порядка расчетов за оказанную услугу.

Перевозки пассажиров могут осуществляться *по договору перевозки пассажиров* и *по договору фрахтования (чартеру) для перевозки пассажиров*. Договор перевозки пассажира является консенсуальным. Заключение договора удостоверяется билетом пассажира, который может быть простым или именованным. Принципиальным условием договора перевозки пассажира являются безопасная его перевозка, обеспечение соответствующего уровня комфорта в пути следования, соблюдение графика движения и обеспечение прибытия в конечный пункт в установленный срок.

При наличии у пассажира багажа заключается дополнительный договор его перевозки, который оформляется багажной квитанцией.

В последнее время все более широкое распространение получают *перевозки пассажиров по договору фрахтования (чартеру)*. Если по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира за плату в пункт назначения, то, как и в случае с перевозкой груза, по договору фрахтования (чартеру) фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров и багажа.

Разновидностями договоров перевозки груза и пассажира являются *договоры перевозки транспортом общего пользования*. По договору перевозки груза и договору перевозки пассажиров транспортом общего пользования перевозчиком выступает коммерческая организация, которая в силу закона, иных правовых актов или выданного ей разрешения (лицензии) обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина или

юридического лица. Договоры заключаются на одинаковых для всех условиях. В соответствии с законом такие договоры являются публичными (ст. 789 ГК).

2) *договоры об организации и обеспечении осуществления перевозок грузов* включают договоры об организации перевозки грузов, договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования, договоры на подачу и уборку вагонов, договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, договоры на выполнение погрузочных, разгрузочных работ, договор на предварительную информацию о подходе в адрес грузополучателя груза, услуга по лоцманской проводке судов.

Договоры об организации перевозки грузов и договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования заключаются при осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом и регулируются Уставом Железнодорожного Транспорта. Необходимость заключения таких договоров продиктована существованием на железнодорожном транспорте железнодорожных путей общего и необщего пользования. Железнодорожные пути необщего пользования – это железнодорожные подъездные пути, которые примыкают к железнодорожным путям общего пользования и предназначены для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд. Они используются для подачи вагонов к складским помещениям и погрузочно-разгрузочным площадкам грузоотправителей и грузополучателей для выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

Договоры на подачу и уборку вагонов регулируют вопросы подачи и уборки вагонов, маневровую работу для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры. Эти договоры заключаются перевозчиками с грузоотправителями, грузополучателями.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов заключаются на длительный срок, но не более чем на пять лет.

Перевозчику для осуществления перевозок грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа необходимо заключить с владельцами инфраструктуры *договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры*, которые введены Уставом Железнодорожного Транспорта. В качестве основных услуг, которые владелец инфраструктуры обязан оказать перевозчику по договору, относятся предоставление перевозчику права на использование принадлежащих владельцу инфраструктуры железнодорожных путей, иных объектов инфраструктуры, услуги по управлению движением поездов, другие услуги (ст. 50 УЖТ).

Договоры на выполнение погрузочных, разгрузочных работ возлагаются по закону на грузоотправителя, грузополучателя, которые могут заключать такие договоры с перевозчиком, владельцем инфраструктуры, иными лицами. Это также *договоры на промывку и санобработку транспортных средств* (п. 3 ст. 81 КВВТ, ст. 44УЖТ).

Транспортным законодательством закреплен *договор на предварительную информацию о подходе в адрес грузополучателя груза* (ст. 34 УЖТ). Такая информация необходима ему для подготовки к приему груза и вывоза его с территории перевозчика.

На морском и внутреннем водном транспорте в целях обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения транспортных происшествий на возмездной основе выполняется *услуга по лоцманской проводке судов* (ст. 106 КТМ, п. 1 ст. 41 КВВТ). Работы по лоцманской проводке судов выполняются лоцманами на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море и на отдельных участках внутренних водных путей.

3) *договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов* заключаются между организациями различных видов транспорта. К ним относятся узловые соглашения и договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов.

Узловые соглашения заключаются в целях согласования действий перевозчиков различных видов транспорта в перевалочных пунктах, т.е. пунктах перегрузки груза с транспортного средства одного вида транспорта на транспортное средство другого вида. Этот договор способствует оптимизации перевозочного процесса, недопущению неоправданных задержек при передаче груза.

Потребность в *договорах на централизованный завоз (вывоз) грузов* связана с тем, что грузоотправители (грузополучатели), как правило, не имеют своих железнодорожных подъездных путей, причалов и поэтому вынуждены доставлять груз для перевозки, например, железнодорожным или внутренним водным, морским транспортом на их места общего пользования (или вывозить доставленный груз с указанных мест общего пользования) другим видом транспорта, чаще всего автомобильным. В этом случае передача груза с автомобильного транспорта на один из перечисленных видов транспорта для начала перевозки (а по прибытии груза в пункт назначения – передача его на автомобильный транспорт для доставки грузополучателю) без участия грузоотправителя (грузополучателя) осуществляется при заключении договора на централизованный завоз (вывоз) груза. Являясь договором долгосрочного действия, он существенно облегчает положение грузоотправителя (грузополучателя) в подобных ситуациях.

Договоры буксировки

Они используются на водных видах транспорта: морском и внутреннем водном. На морском транспорте это договор буксировки, на внутреннем водном транспорте – договор буксировки судов, плотов и иных плавучих объектов. Особенность договора буксировки заключается в том, что буксируемый объект не передается буксировщику для буксировки в порт назначения, а предъявляется ему. При этом он остается во владении отправителя, так как укомплектовывается его экипажем. Более того, в морской буксировке стороны могут своим соглашением возложить обязанность по управлению буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта (п. 2 ст. 229 КТМ).

Кодексы выделяют две разновидности договора буксировки:

- 1) договор буксировки на расстояние;
- 2) договор портовой буксировки.

Договор буксировки на расстояние заключается для буксировки другого судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние, а *договор портовой буксировки* – для выполнения маневров в акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта, работ на рейде порта.

Договоры арендного типа для водного транспорта

Это договоры фрахтования арендного типа. К ним относятся:

- 1) договор фрахтования судна на время (тайм-чартер);
- 2) договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер).

Отличия между ними заключаются в том, что по *тайм-чартеру* судовладелец предоставляет фрахтователю *в пользование* судно и услуги членов экипажа, а по *бербоут-чартеру* судовладелец предоставляет фрахтователю судно без экипажа не только *в пользование*, но и *во владение*. Оба договора имеют ту существенную особенность, что одной из целей предоставления судовладельцем судна фрахтователю является использование его для перевозок грузов и пассажиров. В связи с этим при заключении договора фрахтования судна на время и договора фрахтования судна без экипажа в обязательном порядке указываются не только цель фрахтования, но и район плавания, технические и эксплуатационные данные судна: грузоподъемность, грузместимость, скорость и др., т.е. сведения, подтверждающие возможность использования судна для перевозок грузов и пассажиров.

Существенной обязанностью фрахтователя по обоим договорам является использование судна в строгом соответствии с указанными целями и условиями. Использование судна для перевозок грузов и пассажиров обуславливает заключение фрахтователем дого-

вора о перевозке груза, договора о перевозке пассажира, в которых он выступает в качестве перевозчика.

Договоры транспортной экспедиции

Договор транспортной экспедиции является вспомогательным по отношению к договору перевозки груза, так как заключается только в целях выполнения или организации выполнения услуг, касающихся перевозки груза. В Гражданском Кодексе дан достаточно объемный перечень услуг, которые экспедитор может оказать клиенту (грузоотправителю, грузополучателю), начиная с организации перевозки груза, заключения от имени клиента или от своего имени договора перевозки груза и заканчивая дополнительными услугами, например, по погрузке и выгрузке груза, его хранению, получению груза в пункте назначения и др. Договор может быть заключен на выполнение всего комплекса услуг, связанных с перевозкой груза, т.е. «от склада до склада», или нескольких услуг и даже одной какой-либо услуги. Поэтому в зависимости от вида оказываемой экспедитором услуги может быть выделен ряд разновидностей договора транспортной экспедиции.

3. Договор об организации перевозки грузов

Договору об организации перевозки грузов принадлежит важная роль в придании транспортному процессу стабильности при осуществлении перевозчиком систематических перевозок грузов постоянного клиента-грузовладельца (грузоотправителя). Этот договор устанавливает между ними правоотношения на долгосрочной основе для обеспечения гарантированных разовых перевозок грузов с установленной периодичностью в течение длительного времени.

Договор закреплен Гражданским Кодексом РФ (ст. 798) и транспортными законами. Только в Воздушном Кодексе такой договор вообще не упоминается.

Понятие договора об организации перевозки грузов. В соответствии со ст. 798 Гражданского Кодекса это соглашение, по которому перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

По своей правовой природе договор об организации перевозки грузов является консенсуальным. Он считается заключенным с момента, когда стороны достигли согласия по всем существенным условиям и оформили договор в установленном порядке. К существенным условиям договора относятся объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, а также порядок расчетов.

Договор является взаимным. На стороны возлагаются встречные обязательства по организации перевозочного процесса на длительное время. Этот договор относится к числу формальных. Он заключается в простой письменной форме.

Стороны договора. Сторонами договора являются перевозчик и грузовладелец. В качестве грузовладельца могут выступать и грузоотправители, и грузополучатели.

Содержание договора. Основные обязанности перевозчика заключаются в принятии указанных объемов грузов и выделении для их перевозки необходимого количества транспортных средств с фиксацией общего объема работы транспорта в соответствующих единицах исчисления (например, в автомобиле-часах). Если договор заключается с автомобильным перевозчиком, он должен определить, какие типы грузовых автомобилей следует выделить с учетом их грузоподъемности.

Обязанностями перевозчика являются также соблюдение согласованных графиков перевозок, определение рациональных маршрутов и схем грузопотоков. Кроме того, он обязан выполнять в полном объеме и в установленные сроки указанные в договоре услуги, например, транспортно-экспедиционные, услуги по погрузке-выгрузке и др.

Обязанности грузоотправителя заключаются в предъявлении грузов для перевозок в установленных объемах. Грузы должны предъявляться в соответствии с согласованной номенклатурой в установленные сроки с соблюдением графиков перевозок. Предъявляе-

мые грузы должны быть подготовлены для перевозки, поэтому в обязанности грузоотправителя входит их затаривание, маркировка, подгруппировка, подсортировка. По общему правилу погрузочные работы возлагаются на грузоотправителя. В связи с этим он должен соблюдать порядок их выполнения. В его обязанности входит также соблюдение порядка расчетов за осуществляемые перевозки.

Форма договора. В правилах перевозок грузов соответствующими видами транспорта содержится типовая форма договора об организации перевозки грузов. Поскольку она обладает силой нормативного правового акта, стороны при заключении договора руководствуются соответствующей типовой формой. Они вправе включать в договор пункты (условия), которых нет в типовой форме, но при условии, что их содержание не будет противоречить гражданскому законодательству.

Цена договора определяется путем суммирования стоимости всех разовых перевозок грузов, которые включены в договор.

Сроки договора. Стороны определяют, каков срок действия договора, исходя из своих возможностей. Обычно такие договоры заключаются сроком на полгода, девять месяцев, год, реже – на два года.

Заключение договора предусматривает определенную последовательность действий сторон. Проект договора может разрабатывать любая из них. Он составляется в двух экземплярах. Если проект договора подготовил грузоотправитель, он подписывает оба его экземпляра и направляет перевозчику, который обязан в течение указанного срока с момента получения проекта договора рассмотреть его и в случае согласия подписать оба экземпляра. Один экземпляр он возвращает грузоотправителю. При несогласии с проектом договора или с отдельными его пунктами перевозчик составляет протокол разногласий и направляет два его подписанных экземпляра вместе с подписанным экземпляром проекта договора грузоотправителю. Протокол разногласий содержит пункты из проекта договора, которые вызывают возражения перевозчика, и предлагаемые им формулировки. Несогласие по каждому пункту должно быть мотивированным, а предлагаемые формулировки подкреплены ссылками на нормативные источники.

Получив подписанный проект договора и протокол разногласий, грузоотправитель рассматривает предложения перевозчика. При отсутствии возражений он письменно уведомляет перевозчика об этом. В случае же несогласия грузоотправитель назначает дату совместного урегулирования разногласий. День встречи назначается с учетом того, что извещение должно быть получено не позднее 10 дней до даты рассмотрения разногласий.

Встреча сторон заключаемого договора об организации перевозки грузов является кульминационным моментом устранения между ними разногласий. Задача перевозчика и грузоотправителя состоит в том, чтобы принять исчерпывающие меры к решению спорных вопросов.

По результатам совместного урегулирования противоречий составляется протокол согласования разногласий. Если все же достичь согласия не удалось, договор считается незаключенным.

ТЕМА 2.2. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

1. Понятие договора перевозки груза
2. Структурные элементы договора перевозки груза
3. Содержание договора перевозки груза

1. Понятие договора перевозки груза

Договор перевозки груза – это 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).

Договор перевозки груза является реальным, взаимным и возмездным. *Реальный* характер договора проявляется в том, что он считается заключенным после достижения сторонами согласия по всем существенным условиям с момента передачи груза для перевозки исполнителю-перевозчику. Факт передачи груза и начала действия договора подтверждается подписанием перевозчиком транспортной накладной и вручением им грузоотправителю соответствующего документа о приеме груза (квитанции о приеме груза).

Что же касается такой разновидности договора перевозки груза, как договор фрахтования (чартер), то этот договор относится к числу *консенсуальных*.

Наличие у сторон договора перевозки груза встречных обязанностей свидетельствует о его *взаимном* характере.

Договор перевозки груза относится к числу *возмездных*. Условием исполнения обязательства по перевозке груза является получение встречного удовлетворения в виде уплаты грузоотправителем за перевозку груза установленной платы.

Этот договор может быть *публичным*. Договором, которому присущ признак публичности, является договор перевозки груза транспортом общего пользования (п. 2 ст. 789 ГК).

Публичному договору перевозки груза присущ ряд признаков. Во-первых, перевозчиком по такому договору является коммерческая организация, которой в соответствии с законом, иными правовыми актами или выданной ей лицензией придается статус перевозчика транспортом общего пользования. Во-вторых, он включается в список перевозчиков транспортом общего пользования, который составляется и публикуется Минтрансом России. В-третьих, по договору перевозки груза транспортом общего пользования перевозчик обязан заключить договор перевозки с каждым, кто к нему обратится (п. 1 ст. 789 ГК). В-четвертых, договор перевозки груза транспортом общего пользования заключается на одинаковых для всех обратившихся с предложением о его заключении условиях. Речь в первую очередь идет о таком условии, как цена перевозки, которая базируется на установленных для указанных договоров тарифах.

Данный договор относится к числу договоров *присоединения*. Его условия определяются перевозчиком в виде данных бланка транспортной накладной. Грузоотправитель не имеет возможности корректировать указанные в нем условия и может их принять лишь путем присоединения к договору в целом (п. 1 ст. 428 ГК). Заключение договора перевозки с использованием стандартной формы существенно упрощает и облегчает саму процедуру его составления.

Договор перевозки груза является *формальным*. Он заключается в простой письменной форме в виде типового бланка.

Это *срочный* договор. Срок его действия начинается с момента подписания сторонами транспортной накладной после передачи перевозчику груза для перевозки.

2. Структурные элементы договора перевозки груза

Сторонами договора перевозки груза являются перевозчик и грузоотправитель. *Перевозчиком* может быть юридическое лицо независимо от организационно-правовой формы или физическое лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, принявшее на себя по договору перевозки обязанность доставить груз в пункт назначения.

Перевозчик должен иметь лицензию на осуществление перевозок грузов, выдаваемую в порядке, установленном Правительством РФ. На воздушном транспорте перевозчик именуется эксплуатантом (ст. 100 ВК). В КТМ наряду с перевозчиком закреплено такое понятие, как *«фактический перевозчик»*. Им является любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или его части (п. 1 ст. 173 КТМ).

Вторая сторона договора – *грузоотправитель*. Это любое лицо, которое выступает от своего имени или от имени владельца груза стороной договора перевозки груза и указано в транспортной накладной.

Участником транспортных отношений при перевозке грузов является также *грузополучатель* – лицо, уполномоченное по договору перевозки груза на получение груза.

Грузоотправителем и грузополучателем могут быть юридические лица и индивидуальные предприниматели. В качестве грузоотправителя и грузополучателя могут также выступать физические лица, если предъявленный для перевозки груз предназначен для личных (бытовых) нужд. В таких случаях они являются потребителями, поэтому на них распространяется действие Закона РФ «О защите прав потребителей».

Предмет договора перевозки груза – это услуги по доставке груза в пункт назначения. Они включают транспортировку груза с соблюдением установленных требований.

Одно из основных требований, предъявляемых к услуге по доставке груза, заключается в перевозке груза по кратчайшему маршруту, открытому для движения транспорта. Исключение составляют случаи, когда по дорожным условиям более рациональной является перевозка с увеличением пробега. При этом перевозчик должен поставить грузоотправителя в известность об увеличении расстояния перевозки.

Требование перевозки груза по кратчайшему маршруту закреплены в некоторых транспортных законах, например в УЖТ (ст. 15). В КТМ указано о перевозке груза обычным маршрутом (ст. 152).

Услуга по доставке груза в пункт назначения включает также выгрузку груза, его хранение и выдачу грузополучателю.

Выгрузка груза обычно возлагается законом на грузополучателя. На внутреннем водном транспорте вопрос о возложении выгрузки груза на перевозчика или грузополучателя определяется договором перевозки (п. 6 ст. 73 КВВТ). Нередко по соглашению сторон за дополнительную плату выгрузку груза берет на себя перевозчик. Но в ряде случаев ее выполнение возлагается законом на перевозчика, например при воздушных перевозках. На железнодорожном транспорте выгрузка из вагонов порожних или груженых контейнеров в местах общего пользования обеспечивается перевозчиком за счет грузоотправителя (ст. 21 УЖТ).

Услуга, связанная с хранением груза, заключается в том, что перевозчик осуществляет хранение прибывшего в пункт назначения груза бесплатно в течение суток, не считая дня его прибытия. За последующие сутки хранения с грузоотправителя взимается плата. Условия хранения груза определяются правилами перевозок грузов.

Услуга, касающаяся выдачи груза, состоит прежде всего в предоставлении грузополучателю предварительной информации о подходе адресованного ему груза, а также в уведомлении о прибытии груза. Предоставление предварительной информации о подходе груза осуществляется по договору за дополнительную плату. Перевозчик уведомляет грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе в установленное транспортными законами время.

На завершающем этапе перевозки существенной составной частью услуги является проверка без заключения отдельного договора в случаях, предусмотренных законом, состояния, массы и количества мест груза, составление при обнаружении недостачи, повреждения (порчи) груза коммерческого акта и выдачи его грузополучателю.

К услуге, связанной с выдачей груза, относятся и действия по очистке транспортных средств после выгрузки груза, снятию приспособлений для крепления груза, а также приведению в исправное техническое состояние несъемных инвентарных приспособлений для креплений. Они осуществляются перевозчиком, если он обеспечивал выгрузку груза (ст. 44 УЖТ), а в иных случаях – по соглашению сторон.

Форма договора. В ГК, а также в транспортных уставах и кодексах закреплено положение о том, что заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной. В некоторых транспортных законах содержится дополнение

этого положения. В соответствии с ч. 1 ст. 25 УЖТ транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза. Еще больше расширяет перечень транспортных документов, подтверждающих заключение договора, КВВТ. Так, в п. 2 ст. 67 содержится следующее положение: «Составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза».

Таким образом, транспортная накладная является основным транспортным документом, в соответствии с которым составляются другие документы, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Форма и порядок заполнения транспортной накладной и других транспортных документов устанавливаются правилами перевозок грузов. Правила содержат формы бланков транспортной накладной, квитанции о приеме груза, дорожной ведомости для соответствующего вида транспорта. Наиболее простую форму имеет бланк транспортной накладной для перевозки груза автомобильным транспортом.

На некоторых видах транспорта кроме транспортной накладной могут использоваться и другие транспортные документы, подтверждающие заключение договора перевозки груза. Так, в соответствии с п. 2 ст. 117 КТМ наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться чартерами, коносаменами и другими письменными документами. На автомобильном транспорте им может быть заказ-наряд (ч. 4 ст. 18 УАТГНЭТ).

Цена договора перевозки груза включает провозную плату, а также стоимость работ и услуг, выполняемых перевозчиком по соглашению с грузовладельцем. Провозная плата устанавливается соглашением сторон. Определяя провозную плату, стороны исходят из положения закона, согласно которому плата за перевозки грузов взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки грузов, в том числе и в случае увеличения расстояния по причинам, зависящим от перевозчика (ст. 15 УЖТ).

Если перевозка груза осуществляется транспортом общего пользования, то в соответствии с п. 2 ст. 790 ГК плата определяется на основании тарифов, утвержденных в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

Тарифы предусмотрены для всех видов транспорта. При их установлении учитываются многие факторы, в том числе характер оказываемых услуг, виды и свойства перевозимых грузов, расстояния перевозок, условия их осуществления и многие другие. Тарифы устанавливаются на различные услуги, связанные с перевозкой.

Стоимость работ и услуг (кроме перевозки), выполняемых перевозчиком, также может быть предусмотрена тарифами. Если же тарифы на некоторые из них отсутствуют, стоимость определяется соглашением сторон. К работам и услугам, оплачиваемым грузовладельцем перевозчику, относятся выполнение погрузки и разгрузки груза, его хранение сверх бесплатного срока хранения, предоставление грузовладельцу предварительной информации о подходе транспортного средства с грузом к пункту назначения и некоторые другие.

Срок договора перевозки груза – это период, начиная с момента его заключения и заканчивая доставкой груза в пункт назначения и передачей его грузополучателю. Срок включает время перевозки (доставки) груза, а также хранения его до выдачи грузополучателю. Срок перевозки (доставки) груза определяется в соответствии с разработанными нормативами. Порядок исчисления сроков перевозки грузов определяется правилами перевозок грузов.

Важнейший структурный элемент договора перевозки груза – его содержание рассматривается в следующем параграфе.

3. Содержание договора перевозки груза

Содержание договора перевозки груза определяется его условиями, которые конкретизируют права и обязанности сторон.

Обязанности перевозчика. Основная обязанность перевозчика – *доставка груза в пункт назначения в установленный срок*. Одной из гарантий выполнения этого требования является соблюдение соответствующего скоростного режима, если такой режим установлен на данном виде транспорта, например на железнодорожном.

Требование своевременности доставки груза грузополучателю в качестве условия договора закреплено как в ГК, так и в транспортных законах. В ст. 792 ГК эта обязанность перевозчика сформулирована следующим образом: «Перевозчик обязан доставить груз... в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок».

Транспортные законы неодинаково регулируют правила установления сроков доставки грузов. УАТГНЭТ во главу решения вопроса о сроках доставки ставит договор перевозки груза, в котором стороны сами определяют срок перевозки, и только если он ими не указан, перевозчик руководствуется сроками, установленными правилами перевозок грузов (ст. 14).

В некоторых транспортных законах на перевозчика возлагается обязанность в случае нарушения срока заблаговременно проинформировать грузополучателя о задержке доставки груза.

Следующей обязанностью перевозчика является *обеспечение сохранности перевозимого груза*. В ГК, а также транспортных законах она непосредственно не урегулирована. Ее можно вывести из статей, устанавливающих ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза.

Эффективному выполнению перевозчиком обязанности по сохранной доставке груза в пункт назначения способствует ряд нормативно закрепленных положений организационно-правового характера. Их выполнение перевозчиком на преддоговорном этапе перевозочного процесса (в рамках договора о предоставлении транспортных средств) является важной гарантией доставки груза в сохранности. К таким положениям относятся, например, установление техническими условиями требований к погрузке грузов, определение способов их размещения и крепления на транспорте с перечнем необходимых для погрузки, крепления и перевозки грузов приспособлений и материалов (ч. 2 ст. 23 УЖТ).

Организационно-правовыми средствами, способствующими сохранности груза, являются опломбирование транспорта, вагонов, контейнеров и грузов, осуществление перевозки грузов с их сопровождением и охраной, ограничение перевозки грузов в открытых транспортных средствах, а также грузов, перевозимых навалом и насыпью (ч. 1 ст. 28 УЖТ, п. 1 ст. 74 КВВТ).

Одним из важных средств сохранности груза является перевозка его с сопровождением и охраной в пути следования. Это не значит, что все грузы сопровождают представители грузоотправителя, грузополучателя и уполномоченные ими лица. Речь идет о специальных грузах, требующих присмотра и ухода. На железнодорожном транспорте в специальных правилах перевозок грузов в сопровождении дается перечень таких грузов. К ним относятся: животные, птицы, пчелы, живая рыба; растения и живые цветы; скоропортящиеся и продовольственные грузы; вино, виноматериалы и коньячный спирт; автомобили, тракторы, моторизованные машины и некоторые другие.

Сопровождение груза может осуществляться перевозчиком по соглашению с грузоотправителем. В этом случае он должен организовать и контролировать деятельность сопровождающих лиц.

С обязанностью обеспечения сохранности груза неразрывно связана обязанность перевозчика по *проверке состояния тары и упаковки, а также крепления груза и его размещения в процессе перевозки*.

На завершающем этапе перевозки перевозчик обязан выдать груз уполномоченному на его получение лицу – грузополучателю (получателю). Эта обязанность перевозчика закреплена непосредственно в дефиниции договора перевозки груза, сформулированной ст. 785 ГК, а также в определениях договора, данных в транспортных законах. В УАТГНЭТ, не содержащем определения договора перевозки груза, эта обязанность перевозчика закреплена в ст. 15 «Выдача груза», ч. 1 которой гласит: «Перевозчик обязан доставить и выдать груз грузополучателю по адресу, указанному грузоотправителем в транспортной накладной». Конкретные действия и последовательность их выполнения при выдаче груза закреплены в транспортных законах и правилах перевозок грузов.

Выдача груза грузополучателю осуществляется перевозчиком по предъявлении грузополучателем доверенности на получение груза, а также паспорта или другого документа, удостоверяющего его личность.

Если в результате проверки установлены недостача, повреждение (порча) груза, перевозчик обязан определить размер фактической несохранности груза, составить коммерческий акт и вручить его грузополучателю.

Еще одна обязанность перевозчика касается сохранности документов, относящихся к перевозке. В соответствии с транспортными законами он должен обеспечивать в установленном порядке сохранность перевозочных и других документов, предусмотренных правилами перевозок грузов.

Права перевозчика. Перевозчик наделен правом *временно прекращать либо ограничивать погрузку и перевозку груза* вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных независимых от него обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок. В таких случаях он обязан немедленно уведомить в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области транспорта, а также грузоотправителя, грузополучателя и организации, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы. Не получив распоряжения грузоотправителя, грузополучателя о том, как поступить с грузом, он вправе возвратить груз грузополучателю (ч. 3 ст. 46 УЖТ, п. 1 ст. 84 КВВТ).

Следующее право перевозчика касается действий с грузом, доставленным грузополучателю. Транспортные законы не только возлагают на перевозчика обязанность по проверке при наличии оснований груза в пункте назначения, но и предоставляют ему право *принимать участие* по просьбе грузоотправителя *в проверке груза*, когда отсутствуют признаки его недостачи, повреждения, порчи или хищения. В случае обнаружения недостачи перевозчик вместе с грузополучателем составляют коммерческий акт (ч. 4 ст. 41 УЖТ).

Обладая правом требовать полного и своевременного расчета за перевозку груза, перевозчик может использовать дополнительные правовые средства, обеспечивающие реализацию этого права. Так, в случае уклонения грузополучателя от окончательных расчетов за перевозку и внесения иных причитающихся перевозчику платежей перевозчик может удерживать груз с уведомлением об этом в письменной форме грузоотправителя. Если же в установленные сроки тот не распорядится грузом, перевозчик вправе самостоятельно реализовать удерживаемый груз, руководствуясь установленными законом правилами.

Обязанности грузоотправителя. Как следует из ст. 785 ГК и соответствующих транспортных кодексов и уставов, основная обязанность грузоотправителя – это *уплата за перевозку груза установленной платы*.

В транспортных источниках закреплены определенные правила оплаты перевозки. Первое правило состоит в том, что оплата услуги по перевозке производится грузоотправителем. В отдельных случаях транспортными законами предусмотрены исключения из этого правила. В частности УЖТ (ст. 30) и КТМ (ст. 163) устанавливают возможность возложения обязанности оплаты перевозки на грузополучателя. Решение об этом принимается грузоотправителем и перевозчиком при согласовании его с грузополучателем.

Процедура принятия такого решения детально урегулирована действующим законодательством.

Второе правило касается размеров провозной платы. Они устанавливаются соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иным нормативным правовым актом (п. 1 ст. 790 ГК). Если перевозка груза осуществляется транспортом общего пользования, грузоотправитель оплачивает оказанную услугу в соответствии с установленными тарифами. В случае если работы и услуги выполняются перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотрены тарифами, они оплачиваются по соглашению сторон (п. 3 ст. 790 ГК).

Третье правило оплаты перевозки заключается в обязанности грузоотправителя вносить плату за перевозку груза до начала перевозки. В транспортных законах момент оплаты определен по-разному. Так, в соответствии со ст. 30 УЖТ плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента приема грузов перевозчиком для перевозки. При перевозках внутренним водным транспортом плата за перевозку вносится грузоотправителем до момента отправления груза из порта отправления (ст. 75 КВВТ). Законодательно закреплено важное положение, согласно которому при несохранности груза произведенная оплата его перевозки возвращается грузоотправителю. Поэтому он вправе требовать в таких случаях возврата суммы оплаты перевозки.

Четвертое правило оплаты перевозки груза касается окончательных расчетов за перевозку. Необходимость в таких расчетах возникает обычно при дополнительных расходах перевозчика в процессе перевозки груза. Суть этого правила состоит в том, что окончательные расчеты за перевозку груза, а также дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой груза, производятся не грузоотправителем, а грузополучателем по прибытии груза в пункт назначения, до момента его выдачи.

Обязанности грузополучателя. Как следует из четвертого правила оплаты перевозки, грузополучатель, будучи участником транспортных договорных правоотношений, также несет *обязанности по расчетам за перевозку*. При его уклонении от окончательных расчетов за перевозку груза и иных причитающихся перевозчику платежей перевозчик вправе удерживать груз с уведомлением об этом грузоотправителя.

Как уже отмечалось, в отдельных случаях грузополучатель выполняет обязанность по расчетам за всю перевозку груза.

Грузополучатель несет и другие обязанности, касающиеся завершающего этапа перевозки груза. В частности, он должен *принять прибывший в его адрес груз*. Порядок выдачи и приема грузов определяется правилами перевозок грузов. Эта процедура осуществляется на основании и в соответствии с данными, указанными в транспортной накладной. В случае расхождения в них грузополучатель и перевозчик обязаны предоставить друг другу возможность проводить осмотр груза или проверку его состояния до выдачи грузополучателю. При этом составляется коммерческий акт, который подписывается обоими участниками проверки.

Следующая обязанность грузополучателя – это *выгрузка груза*. Как и его погрузка, она должна осуществляться с соблюдением установленных нормативов. При их нарушении на грузополучателя налагаются штрафные санкции. После выгрузки груза он должен быть своевременно вывезен грузополучателем с территории перевозчика.

Вместе с тем грузополучатель имеет право отказаться от приема груза, если его качество вследствие повреждения (порчи) изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования такого груза.

Факт исключения возможности полного или частичного его использования должен быть подтвержден выводами независимой экспертизы.

ТЕМА 2.3. ДОГОВОРЫ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА И БАГАЖА

1. Понятие договора перевозки пассажира
2. Структурные элементы договора перевозки пассажира
3. Понятие договора перевозки багажа

1. Понятие договора перевозки пассажира

Определение договора перевозки пассажира закреплено в ст. 786 ГК. Это договор, по которому перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение лицу, пассажир же обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за его провоз.

Именно различие в предмете договора является квалифицирующим признаком разграничения договора перевозки пассажира и договора перевозки багажа. И именно это различие определяет другие отличительные черты между ними – консенсуальный характер договора перевозки пассажира и реальный – договора перевозки багажа, а также оформление первого билетом пассажира, а второго – багажной квитанцией. Отличия касаются и такого важного элемента договоров, как их содержание, а также ответственности по каждому из них (ее характера, видов и санкций).

Характеризуя договор перевозки пассажира, следует отметить, что он относится к числу *консенсуальных, взаимных и возмездных*. Являясь консенсуальным договором, он считается заключенным с момента достижения сторонами согласия по всем существенным условиям. Фактом его заключения считается выдача пассажиру проездного билета.

Взаимный характер договора состоит в том, что на обе стороны возлагаются встречные обязательства. Обязанности перевозчика по доставке пассажира в пункт назначения противостоит обязанность пассажира осуществить расчет за оказанную услугу.

Что касается возмездного характера договора, то он проявляется в оплате пассажиром перевозки.

Договор перевозки пассажира относится к числу *формальных*, является договором присоединения; как правило, это публичный договор.

2. Структурные элементы договора перевозки пассажира

Сторонами договора перевозки пассажира являются перевозчик и пассажир.

Перевозчиком может быть юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие лицензию на осуществление данного вида деятельности. Исключение составляет перевозчик, осуществляющий перевозку пассажиров автомобильным транспортом. Законом установлено требование о лицензировании перевозочной деятельности при осуществлении перевозки автомобильным транспортом, вмещающим восемь и более пассажиров.

Что касается второй стороны договора – *пассажира*, то здесь принципиальный вопрос – это вопрос о его возрасте. Транспортные уставы и кодексы содержат разные требования относительно возраста пассажира. Так, на воздушном и морском транспорте перевозка пассажира не старше 12 лет осуществляется в сопровождении взрослого, а на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте перевозка ребенка-пассажира в сопровождении взрослого осуществляется, если он не достиг 10 лет. Пассажир пользуется дополнительно правами, предоставляемыми ему как потребителю Законом РФ «О защите прав потребителей» и изданными в соответствии с ним иными правовыми актами.

Предметом договора перевозки пассажира является услуга по доставке пассажира в пункт назначения. Она заключается в выполнении перевозчиком действий по осуществлению безопасной перевозки, обеспечению необходимых комфортных условий для пассажира, соблюдению графика движения транспорта.

Содержание договора. Характеризуя *обязанности перевозчика*, следует обратить внимание на его общие обязанности и обязанности, вытекающие из договора перевозки. Среди общих обязанностей перевозчика можно выделить обязанность по оборудованию пунктов отправления и назначения (вокзалов, станций, аэропортов, портов) необходимой инфраструктурой: билетными кассами, справочными, залами ожидания, камерами хранения, помещениями для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров.

К общим обязанностям относится также обязанность по организации справочно-информационной работы. Она включает, в частности, обеспечение пассажиров необходимой информацией о времени отправления и прибытия транспорта, стоимости проезда пассажиров и провоза багажа, времени работы билетных и багажных касс, камер хранения, об оказываемых пассажирам услугах.

Обязанности перевозчика, вытекающие непосредственно из договора перевозки пассажира, – это прежде всего обязанности доставить пассажира в пункт назначения с предоставлением ему места, указанного в билете, осуществлять перевозку в соответствии с расписанием. При посадке он обязан потребовать от пассажира предъявления проездного билета (билета пассажира) и других документов, удостоверяющих личность пассажира. В случае невозможности предоставления мест на транспорте, например вагоне класса и категории, соответствующих его билету, перевозчик обязан предоставить такому пассажиру при его согласии место в другом вагоне, в том числе в вагоне более высокой категории, без взимания доплаты. Если же пассажиру предоставлено с его согласия место, стоимость которого ниже стоимости купленного им билета, ему возвращается разница в стоимости проезда (ст. 84 УЖТ).

Еще одна обязанность перевозчика заключается в оформлении по желанию пассажира проездного документа (билета) при наличии свободного места высшего класса или высшей категории, по сравнению с указанным в его билете, и при уплате им разницы в стоимости проезда в соответствии с применяемыми тарифами.

Среди других обязанностей перевозчика выделяется такая, как качественное обслуживание пассажира. На это указывают упоминавшиеся уже требования по созданию для пассажира наибольших удобств, культурному его обслуживанию. Речь идет об оказании пассажиру комплекса услуг по сервисному обслуживанию, оплаченных им при приобретении билета.

Наконец, важной обязанностью перевозчика является обеспечение безопасности перевозки пассажира. В целях выполнения этой обязанности перевозчику следует проявлять прежде всего должную заботу о приведении транспортного средства в исправное состояние перед началом перевозки. Вместе с тем он обязан поддерживать транспорт в технически исправном состоянии в течение всей перевозки. На выполнение этой обязанности перевозчиком прямо указано в ст. 80 УЖТ.

Обеспечение безопасности перевозки пассажира во многом зависит от должностных лиц, управляющих транспортным средством, организации их труда. Квалификация указанных лиц должна соответствовать установленному нормативными правовыми актами уровню. Перевозчик обязан обеспечить соблюдение работниками транспорта режима работы и отдыха.

Поскольку перевозчик отвечает за порядок на транспорте, он обязан требовать от пассажира соблюдения установленных правил проезда.

Перевозчик временно прекращает либо ограничивает перевозку, если это необходимо в связи с обстоятельствами, которые он не может предотвратить и устранение которых от него не зависит (например, стихийные явления). Временное прекращение перевозки допускается только в исключительных случаях по решению в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области транспорта.

Обязанности пассажира состоят в уплате проездных платежей, хранении проездного билета до окончания поездки, соблюдении установленных правил поведения при пе-

ревозке. Его ненадлежащее поведение может служить основанием для прекращения действия договора перевозки.

Оплата проезда осуществляется пассажиром при приобретении билета. Существенная обязанность пассажира – сохранение билета в течение всего времени поездки, а также предъявление его в пути следования по первому требованию должностных лиц, уполномоченных на проверку проездных документов (ч. 6 ст. 20 УАТГНЭТ, ч. 4 ст. 82 УЖТ).

Пассажир должен иметь при себе паспорт или иной заменяющий его официальный документ, удостоверяющий личность.

Права пассажира. По договору перевозки пассажир наделен широким кругом прав. Он имеет право занять место, указанное в билете. При непредоставлении места пассажир вправе отказаться от поездки или занять другое место того же класса или более высокого класса без доплаты стоимости проезда либо низшего класса с получением разницы в стоимости проезда. Он имеет также право перейти на место высшего класса или высшей категории по сравнению с указанными в его билете при наличии свободных мест и при уплате им разницы в стоимости проезда в соответствии с применяемыми тарифами.

Существенное право пассажира – это право провезти с собой бесплатно одного ребенка, если он не занимает отдельного места. Возраст ребенка определяется транспортными законами и в зависимости от вида транспорта может быть два года или пять лет. Кроме того, при перевозке ребенка свыше указанных возрастных границ и до 10 лет ему приобретается билет с оплатой по более низким тарифам.

Еще одно право пассажира касается возможности делать остановку в пути следования не более чем на 10 суток с соответствующим ее оформлением (ч. 2 ст. 83 УЖТ, п. 1 ст. 100 КВВТ).

За пассажиром закреплено право отказаться от поездки и возвратить проездной документ не позднее установленного транспортным законом срока до начала поездки. При этом ему возвращается стоимость билета в размере, зависящем от указанных сроков возврата. Он вправе также вернуть билет в кассу и получить обратно полную стоимость проезда в случае задержки отправления транспортного средства более чем на указанный срок.

Пассажир имеет право перевозить с собой бесплатно ручную кладь. Ее вес и габариты имеют ограничения.

Кроме ручной клади, пассажир вправе провозить багаж. Транспортные источники устанавливают особые требования к упаковке багажа и его весу.

Анализ прав пассажира по договору перевозки свидетельствует о том, что транспортные законы предоставляют ему возможность с учетом меняющейся ситуации корректировать условия договора, внося в него необходимые изменения. Проявляется это, в частности, в реализации права на поездку в более комфортных условиях (право заменить место, указанное в билете, на место более высокого класса), воспользоваться договором лишь частично (прекратить поездку до ее окончания), прервать, а затем возобновить поездку (в связи с болезнью, по личным мотивам), расторгнуть договор как по личным мотивам, так и в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком своих обязанностей.

Предоставление транспортными законами пассажирам таких широких возможностей следует рассматривать как позитивное явление на внутреннем рынке пассажирских перевозок. Это делает его весьма привлекательным и способствует интенсификации перевозочного процесса.

Формой договора перевозки пассажира является перевозочный документ. Им может быть проездной билет или пассажирский билет. *Проездной билет* является основным документом, удостоверяющим заключение договора перевозки пассажира. Он оформляется ручным или электронным способом.

Транспортные уставы и кодексы, правила перевозок пассажиров, регулируя вопрос о данных, которые должен содержать проездной билет, определяют следующие основные

сведения: место и время отправления и прибытия, название (номер) транспорта, фамилия, имя, отчество пассажира, место в транспорте, стоимость билета и др.

Билет пассажира может быть предъявительским или именным. Последний применяется на воздушном и железнодорожном транспорте (п. 51 Общих правил воздушных перевозок, п. 31 Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте). Применяется он и на автомобильном транспорте (п. 47 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом).

Билет пассажира относится к так называемым индивидуальным документам. На внутреннем водном транспорте предусмотрена такая форма договора, как коллективный пассажирский билет, который используется при перевозках по экскурсионно-прогулочным и туристским маршрутам. В этих перевозках пассажиру вместо билета может выдаваться путевка или билет на перевозку группы пассажиров (п. 4 ст. 97 КВВТ).

Срок договора перевозки пассажира – это срок действия (срок годности) билета пассажира. Этот срок указывается в самом билете. На каждом виде транспорта установлен свой срок годности билета пассажира.

Течение срока годности билета начинается с даты его выдачи. При предварительной продаже билета течение срока его годности начинается после дня его выдачи.

В пределах срока годности билета пассажир имеет право прерывать поездку, делая остановки в пути следования. Кроме того, в определенных случаях в пределах срока годности билета он вправе изменить день отъезда. Так, на железнодорожном транспорте при невозможности выезда в указанное в билете время пассажир может реализовать это право, заявив об изменении дня отъезда не позднее, чем за шесть часов до отъезда поезда. Пассажир имеет также право возобновить действие проездного документа (билета) на другой поезд при условии доплаты стоимости плацкарты вследствие опоздания на поезд в течение 12 часов либо вследствие болезни, несчастного случая в течение пяти суток с момента отправления поезда, на который приобретен проездной документ (ч. 2 ст. 83 УЖТ).

Цена договора перевозки пассажира – это стоимость проезда и другие платы, указанные в проездном документе. Стоимость проезда может состоять из стоимости билета пассажира и стоимости плацкарты, если осуществляется железнодорожная перевозка в спальнях вагонов и в вагонах с местами для лежания. Плата за перевозку устанавливается соглашением сторон, а при перевозках транспортом общего пользования определяется на основании тарифов (п. 1, 2 ст. 790 ГК).

3. Понятие договора перевозки багажа

Договор перевозки багажа – это соглашение, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему пассажиром багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу, а пассажир обязуется уплатить за провоз установленную плату.

Этот договор является дополнительным по отношению к основному договору перевозки пассажира. Предъявление багажа перевозчику обусловлено наличием билета пассажира. При его отсутствии багаж к перевозке не принимается.

Договор перевозки багажа является взаимным и возмездным. В отличие от договора перевозки пассажира, это реальный договор. Он считается заключенным с момента, когда стороны не только достигли согласия по всем существенным условиям, но и пассажир передал багаж перевозчику для выполнения обязанности по его перевозке.

Сторонами договора перевозки багажа являются перевозчик и пассажир. Следовательно, по субъектному составу оба договора не имеют каких-либо различий.

Предметом договора перевозки багажа является услуга по доставке багажа в пункт назначения. Оказание этой услуги рассчитано на прием в качестве багажа только предметов, разрешенных к перевозке. В некоторых правилах перевозок пассажиров содержится перечень предметов, не допускаемых к перевозке. В частности, Общие правила

воздушных перевозок причисляют к ним: предметы, которые могут причинить вред; животных и птиц (за исключением комнатных животных (птиц)); насекомых, пресмыкающихся, грызунов; рыбопосадочный материал; подопытных и больных животных (п. 140).

Багаж принимается к перевозке заблаговременно, т.е. до отхода транспорта, с которым выезжает пассажир. Для каждого вида транспорта устанавливается свое время, позже которого предъявление багажа для перевозки не допускается. Например, на внутреннем водном транспорте багаж принимается не позднее 1 часа до отправления судна, а на воздушном – не позднее 40 минут до отправления воздушного судна.

Услуга по перевозке багажа включает его хранение. Доставленный в пункт назначения багаж хранится бесплатно 24 часа без учета дня прибытия. За последующие дни хранения с пассажира взыскивается плата по установленным тарифам. Если багаж не востребован по прибытии в пункт назначения в указанный срок, он может быть реализован перевозчиком в установленном порядке. На каждом виде транспорта существует свой срок, по истечении которого возможна реализация багажа. Так, на внутреннем водном транспорте он составляет три месяца со дня прибытия судна в порт, а на воздушном транспорте – шесть месяцев со дня направления владельцу зарегистрированного багажа уведомления о необходимости его получения, а в случае если владелец не найден – со дня прибытия воздушного судна в аэропорт.

Содержание договора перевозки багажа. Основные обязанности перевозчика по договору заключаются, во-первых, в своевременной доставке багажа в пункт назначения, во-вторых, в доставке его в сохранности, в-третьих, в выдаче багажа уполномоченному на его получение лицу.

Багаж должен быть доставлен в срок, указанный в договоре. Своевременной считается такая доставка багажа, при которой он прибыл на станцию назначения и предъявлен к выдаче до истечения этого срока.

Багаж должен быть доставлен в пункт назначения в сохранности. В случае обнаружения перевозчиком или пассажиром во время перевозки или при выдаче багажа признаков его повреждения или частичной утраты перевозчик обязан произвести проверку содержимого багажа и составить коммерческий акт. В этом документе фиксируются результаты проверки, он подписывается перевозчиком и пассажиром, если тот присутствовал при составлении коммерческого акта.

Доставленный в пункт назначения багаж должен быть вручен уполномоченному на получение лицу. Он выдается, как правило, на станции (в порту) назначения, указанной в багажной квитанции. Выдача осуществляется спустя время, необходимое для его выгрузки после прибытия транспорта.

Багаж выдается предъявителю багажной квитанции. Сама квитанция при выдаче багажа отбирается. Если багаж утрачен, пассажир имеет право получить возмещение на условиях, установленных транспортными уставами и кодексами.

При отсутствии багажной квитанции перевозчик обязан выдать багаж только в том случае, если лицо, требующее багаж, доказало свое право на него. На перевозчика возлагается также обязанность взыскивать с предъявителя багажной квитанции все платежи, которые возникли в пути следования и на станции, в порту. Довзыскание указанных сумм производится по отдельной квитанции.

К правам перевозчика относится прежде всего право отказать пассажиру в приеме багажа, если он предъявлен в недостаточно прочной или в неисправной упаковке. Если эта неисправность не может привести во время перевозки к утрате или повреждению багажа, перевозчик может его принять, сделав отметку в перевозочных документах о неисправности упаковки.

В случае нарушения пассажиром требований о недопущении предъявления к перевозке в качестве багажа запрещенных предметов перевозчик имеет право проверить содержимое такого багажа. Проверка должна проводиться в присутствии пассажира.

Следующее право перевозчика заключается в том, что незатребованный пассажиром в установленный срок багаж может быть реализован. При этом пассажиру возвращается полученная сумма за вычетом суммы за хранение и других расходов. Если удалось установить место пребывания пассажира, перевозчик должен предупредить его о предстоящей продаже багажа.

Важнейшей *обязанностью пассажира* является оплата перевозки багажа. Кроме того, он обязан подготовить багаж к перевозке: упаковать его согласно установленным правилам и замаркировать. Пассажир должен прикрепить к багажу бирку с указанием его принадлежности, станций отправления и назначения, адреса пассажира. В его обязанность входит заблаговременная сдача багажа для перевозки, не позднее установленного времени до отхода транспорта.

Пассажир обязан соблюдать ограничения веса багажа. Так, например, на железнодорожном транспорте к перевозке в качестве багажа на один проездной документ (билет), оформленный на одного пассажира, принимается не более 200 кг. Пассажир обязан также оплатить расходы по проверке багажа при нарушении им запрета предъявлять багаж, перевозка которого не допускается.

Права пассажира. При сдаче багажа к перевозке он вправе объявить его ценность. Сумма объявленной ценности багажа указывается в багажной квитанции. Если пассажир не желает объявлять ценность багажа, в багажной квитанции делается отметка о его отказе от объявления ценности.

Пассажир имеет право на переправку багажа, т.е. отправку его в другой пункт назначения. Она осуществляется по письменному заявлению получателя и оформляется по установленным правилам в зависимости от того, истек или не истек срок доставки не прибывшего на станцию назначения багажа.

Пассажир вправе присутствовать при составлении коммерческого акта, если обнаружены признаки повреждения или частичной утраты багажа. Более того, в случае непризнания фактов, установленных коммерческим актом, он вправе потребовать, чтобы состояние багажа, а также причины и объем ущерба были установлены экспертизой.

Форма договора перевозки багажа. Этот договор оформляется багажной квитанцией. Обычно она представляет собой отдельный документ, подтверждающий заключение договора на указанных в ней условиях. Багажная квитанция содержит следующие основные данные: номер проездного документа; наименование места отправления; наименование места назначения; дата отправления; фамилия пассажира.

На некоторых видах транспорта возможно отправление багажа по ярлыку. Такое оформление договора перевозки багажа предусмотрено, например, при железнодорожных перевозках. Пассажиру выдается ярлык установленной формы и к отправляемому багажу прикрепляется талон ярлыка.

Срок договора перевозки багажа – это время его доставки, определяемое временем следования транспортного средства с багажом до пункта назначения. Время следования багажа исчисляется исходя из даты отправления и доставки его в пункт назначения. Нормативные сроки перевозки багажа устанавливаются правилами перевозок пассажиров и багажа. При определении общего времени доставки багажа учитываются факторы, объективно увеличивающие сроки его перевозки. В частности, на железнодорожном транспорте на сроки перевозки багажа влияют факторы, связанные с перегрузкой багажа в пути следования с одного поезда на другой. Например, в случае если багаж подлежит перегрузке, срок его доставки определяется временем движения по данному пути следования согласованных поездов, в состав которых включены вагоны, предназначенные для перевозки багажа, с прибавлением одних суток на каждую перегрузку багажа. При перегрузке багажа с одной железнодорожной станции на другую с использованием автомобилей сроки его доставки исчисляются с прибавлением двух суток на перегрузку.

Ценой договора перевозки багажа является стоимость перевозки багажа. Она определяется соглашением сторон или в соответствии с существующими тарифами. За

перевозку багажа с объявленной ценностью с пассажира взимается дополнительная плата в размере, установленном перевозчиком (ч. 5 ст. 22 УАТГНЭТ). На железнодорожном транспорте плата за перевозку багажа, принятого к перевозке багажным отделением, взимается при оформлении перевозочных документов на станции отправления багажа. Плата за перевозку багажа, принятого к перевозке непосредственно в багажный вагон в пути следования приемосдатчиком багажа в поездах и оформленного выдачей ярлыка, взимается с пассажира на станции назначения по предъявлении ярлыка.

Оплата перевозки багажа осуществляется перед началом перевозки при выдаче перевозчиком багажной квитанции. Окончательные расчеты за перевозку осуществляются при выдаче багажа в пункте назначения. При этом довыскание платежей оформляется выдачей дополнительной багажной квитанции. В случае необходимости пассажир может потребовать от перевозчика выдачи ему письменной справки об уплаченных им платежах.

При переправке багажа железной дорогой взимаются причитающиеся ей платежи.

РАЗДЕЛ 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫМ СДЕЛКАМ

ТЕМА 3.1. ОСНОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ПЕРЕВОЗКАМ

- 1. Понятие и признаки ответственности за нарушения обязательств по перевозке**
- 2. Особенности ответственности за нарушение обязательств по перевозке**
- 3. Основания и условия ответственности за нарушения обязательств по перевозке**

1. Понятие и признаки ответственности за нарушения обязательств по перевозке

За нарушение сторонами транспортных договоров своих обязательств они несут гражданско-правовую ответственность. Все признаки этой ответственности, ее особенности в рамках осуществления транспортной деятельности, связанной с перевозками, находят отражение в транспортном законодательстве.

Первый признак вытекает из п. 1 ст. 793 ГК, согласно которому при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. В ГК закреплены как общие положения об ответственности за нарушения обязательств (гл. 25), так и положения об ответственности за отдельные нарушения обязательств при организации и осуществлении перевозок (ст. 791-796), а также об ответственности за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира (гл. 59).

Транспортные уставы и кодексы конкретизируют закрепленные в ГК положения об ответственности за отдельные нарушения обязательств, а также существенно расширяют круг нарушений, влекущих ответственность перевозчика, пассажира, грузоотправителя, грузополучателя и других субъектов транспортных договорных отношений. В каждом из них, за исключением КТМ, имеется специальная глава, посвященная вопросам ответственности. КТМ регулирует ответственность в специальном параграфе (параграф 8 гл. VIII) и отдельных статьях (ст. 186, 188-193, 195-197).

Предоставляемое ГК сторонам право своим соглашением устанавливать ответственность, не нашедшую регламентации в транспортном законодательстве, дает им тем самым возможность на практике устанавливать дополнительные гарантии надлежащего исполнения транспортных договорных обязательств.

Согласно *второму признаку* гражданско-правовой ответственности при перевозках она является следствием нарушения договорных обязательств, связанных с перевозкой. Этот признак имеет два аспекта. Один касается определения транспортным законодательством деяний, относящихся к правонарушениям. Вторым является специфическим для

транспортных обязательств и заключается в регулировании вопроса о правовых формах фиксации правонарушений.

Перечень деяний, отнесенных к правонарушениям, закреплён в ГК и транспортных законах. Наиболее распространёнными на практике являются несвоевременная подача транспорта под погрузку и предъявление груза для погрузки, несохранность груза, багажа, грузобагажа, несоблюдение срока их доставки, задержка отправления и прибытие с опозданием транспорта при перевозке пассажиров и некоторые другие.

Что касается вопроса о фиксации фактов правонарушений при перевозках, то в транспортных уставах и кодексах предусмотрены специальные главы, регулирующие виды и формы соответствующих документов, в которых удостоверяются обстоятельства правонарушения, и порядок составления этих документов (гл. 7 УАТГНЭТ, гл. VIII УЖТ, гл. XVIII КВВТ). Основными из них являются коммерческий акт и акт общей формы, в которых фиксируются факты несохранности, повреждения и порчи груза. Данные о несоблюдении сроков выполнения договорных обязательств указываются в транспортных документах (транспортной накладной, дорожной ведомости).

Третий признак гражданско-правовой ответственности при перевозках – применение ее, как правило, в порядке государственного принуждения. Он имеет ту принципиальную особенность, что принуждению предшествует в обязательном порядке предъявление грузоотправителем, грузополучателем, а при перевозке внутренним водным транспортом – и пассажиром, претензии перевозчику, нарушившему условия договора перевозки, т.е. решение вопроса о добровольном несении перевозчиком ответственности. Только в случае его отказа удовлетворить претензионные требования возможно применение государственного принуждения на основе судебного решения в рамках искового производства.

Четвертым признаком гражданско-правовой ответственности являются присущие ей конкретные неблагоприятные последствия для должника. Применительно к ответственности в связи с перевозкой он проявляется в известных формах умаления имущественного положения перевозчика, пассажира, грузоотправителя, грузополучателя, нарушивших условия договора, – в виде возмещения убытков и выплаты неустойки.

Специфическим проявлением неблагоприятных последствий является также ограничение, а иногда и лишение права грузополучателя (грузоотправителя) на получение груза в случае неисполнения им обязательства по внесению платы за его перевозку и иных причитающихся перевозчику платежей. Это также уплата им процентов на сумму просроченного платежа за перевозку груза в размерах и порядке, установленных гражданским законодательством (ст. 30 УЖТ).

С указанными положениями тесно связаны такие *два признака гражданско-правовой ответственности* при перевозках, как ее имущественный характер и направленность на восстановление имущественного положения пострадавшей стороны. Второй из них имеет важное значение в деле реализации принципа справедливости, присущего российскому праву.

Таким образом, с учетом рассмотренных признаков **гражданско-правовую ответственность при перевозке** можно определить как претерпевание правонарушителем предусмотренных ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон транспортных договорных отношений, вызванное нарушением обязательств, дополнительных неблагоприятных последствий имущественного характера в виде установленных санкций, осуществляемое в добровольном порядке или в порядке государственного принуждения и направленное на восстановление имущественного положения потерпевшего.

2. Особенности ответственности за нарушение обязательств по перевозке

Ответственности за нарушение обязательств по перевозке присущ ряд особенностей. Среди них следует отметить ее *деление на договорную и внедоговорную*. Обусловле-

но такое деление использованием перевозчиком при выполнении договорных обязательств транспорта, который относится к источникам повышенной опасности.

Договорная ответственность при перевозках – это претерпевание неблагоприятных последствий в виде санкций за нарушение транспортных договорных обязательств.

В отличие от договорной **внедоговорная ответственность** – это ответственность перевозчика за вред, причиненный при выполнении перевозки потерпевшему, с которым он не состоит в договорных отношениях (например, наезд на пешехода, столкновение с другим транспортным средством и др.).

Договорная ответственность при перевозках урегулирована как общими нормами об ответственности за нарушение обязательств, закрепленными в гл. 25 ГК (ст. 393-406), так и нормами, устанавливающими ответственность за отдельные нарушения обязательств по перевозке, – ст. 793-796 ГК и соответствующие статьи транспортных уставов и кодексов, а также закреплена сторонами договора перевозки. Что касается внедоговорной ответственности перевозчика, то она регулируется ст. 1064 и 1079 ГК, в которых указаны общие основания ответственности за причинение вреда и ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (в том числе использованием транспортных средств).

Деление ответственности при перевозках на договорную и внедоговорную имеет важное значение, как теоретическое, так и практическое. Во-первых, формы и размеры договорной ответственности устанавливаются законом и договором (т.е. сторонами договора перевозки), а внедоговорной – только законом. Во-вторых, при договорной ответственности стороны могут устанавливать ответственность за нарушение обязательств, за которые законом ответственность не предусмотрена (например, за перегруз транспортного средства при автомобильных перевозках, за неправильное крепление груза при железнодорожных перевозках и т.п.). В-третьих, договорная ответственность характеризуется ограниченным характером. Этот существенный момент не присущ внедоговорной ответственности, которая устанавливает полное возмещение вреда (п. 1 ст. 1064 ГК). В-четвертых, в отличие от внедоговорной ответственности стороны договорной могут повысить, а в некоторых случаях и понизить ответственность перевозчика, установленную законом (п. 2 ст. 793 ГК, п. 5 ст. 170, п. 2 ст. 175, ст. 191 КТМ, ст. 123 ВК).

Последние два положения ввиду их специфики требуют отдельного рассмотрения.

В соответствии с действующим законодательством гражданско-правовая ответственность перевозчика в договорных отношениях имеет ограниченный характер, который лишает пассажира, грузоотправителя и грузополучателя права на полное возмещение причиненных им убытков. Ограничение ответственности перевозчика касается прежде всего таких нарушений условий договора перевозки, как несохранность груза или багажа и просрочка их доставки. При утрате или недостаче груза ущерб возмещается лишь в размере стоимости утраченного или недостающего груза, а в случае его повреждения – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость. Если груз был сдан для перевозки с объявлением его ценности, ущерб компенсируется в размере объявленной стоимости груза (п. 2 ст. 796 ГК). То есть в этих случаях ответственность установлена в форме возмещения реального ущерба, упущенная же выгода не возмещается. За просрочку доставки груза ответственность установлена в форме исключительной неустойки, хотя последствия просрочки могут превосходить ее размеры. Таким образом, можно говорить об ограниченном возмещении убытков, т.е. о возмещении реального ущерба.

Вместе с тем и реальный ущерб возмещается, как правило, не в полном объеме. Так, при несохранности груза не предусмотрено возмещение расходов по подготовке груза к перевозке (затариванию, маркировке, подсортировке, подгруппировке и др.), по доставке груза на железнодорожную станцию, в порт, аэропорт, т.е. к месту погрузки, по погрузке и некоторых других расходов. Положение об ограниченной ответственности основано на норме ГК (п. 1 ст. 400), согласно которой по отдельным видам обязательств и по

обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность).

Следующая особенность ответственности при перевозках заключается в том, что по действующему законодательству стороны договорных транспортных отношений могут своим соглашением *повысить установленную ответственность перевозчика*. Такая норма закреплена, например, в воздушном и морском законодательстве (ст. 123 ВК, п. 5 ст. 170 КТМ). Однако закон не допускает возможности договоренностей сторон об освобождении перевозчика от ответственности или об уменьшении установленных пределов его ответственности. В соответствии с п. 2 ст. 793 ГК соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны.

В данном случае законодатель преследует цель гарантировать соблюдение интересов «слабой» стороны договора перевозки, какой являются пассажиры и грузовладельцы. Однако последующей оговоркой в п. 2 ст. 793 ГК о том, что исключением из этого правила могут быть случаи, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами, законодатель, по сути, дискредитирует поставленную цель. Наглядным примером тому служит п. 2 ст. 175 КТМ, закрепляющий право перевозчика заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении ее пределов.

Рассматривая положения транспортных законодательных актов, отражающих норму п. 2 ст. 793 ГК, следует отметить, что некоторые транспортные законы выходят за ее пределы и тем самым противоречат этой норме. Так, ст. 114 УЖТ установлено, что «любые соглашения перевозчика с грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями) или пассажирами, имеющие целью ограничить либо устранить ответственность, возложенную на перевозчика, *грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) или пассажиров* (курсив наш. – В. Г.), считаются недействительными, если иное не предусмотрено настоящим Уставом, а любые отметки об этом в перевозочных документах, не предусмотренные настоящим Уставом или иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, не имеют силы». Похожие положения закреплены в ст. 122 КВВТ и ст. 37 УАТГНЭТ.

Из смысла изложенных норм следует, что запрет на ограничение или устранение соглашением сторон установленной законом ответственности перевозчика, нормами УЖТ, КВВТ, УАТГНЭТ распространен и на соглашения сторон об ограничении или устранении ответственности также пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, что противоречит ГК. Указанные нормы транспортных законов должны быть приведены в соответствие с п. 2 ст. 793 ГК.

Еще один важный момент, касающийся ответственности при перевозках, связан с вопросом о доказывании вины лица, нарушившего договорные транспортные обязательства. В гражданском праве действует принцип, в соответствии с которым бремя доказывания невиновности возлагается на лицо, нарушившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности (п. 3 ст. 401 ГК). Он нашел подтверждение и в ст. 796 ГК, согласно которой перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа «если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Однако транспортное законодательство отступает от этого принципа и в определенных случаях возлагает бремя доказывания виновности перевозчика на грузоотправителя, грузополучателя, пассажира. Так, в соответствии со ст. 168 КТМ перевозчик не несет ответственности за несохранность груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозящегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение при-

нятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика. Аналогичная норма закреплена также в ст. 118 УЖТ. Согласно ч. 10 ст. 34 УАТГНЭТ перевозчик освобождается от ответственности за несохранность ручной клади, перевозимой пассажиром, если пассажир не докажет, что несохранность ручной клади произошла по вине перевозчика.

Достаточно четко положение о возложении на перевозчика бремени доказывания своей невиновности закреплено в п. 1 ст. 796 ГК, в котором указывается, что «перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, *если не докажет*, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранение которых от него не зависело».

Еще одна особенность касается ответственности перевозчика, нарушившего обязательства при перевозке пассажира. В соответствии со ст. 800 ГК за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, перевозчик несет ответственность по правилам гл. 59 ГК. Указанная глава регулирует обязательства вследствие причинения вреда. Важнейшее ее положение – это возмещение причиненного вреда в полном объеме. Оно распространяется на все закрепленные в главе разновидности причинения вреда, в том числе и на указанный в ст. 1079 ГК вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, включающей использование транспортных средств.

Следует отметить, что в ст. 800 ГК содержится оговорка о том, что вред возмещается по правилам гл. 59 ГК, если законом или договором не предусмотрен более высокий размер ответственности. Применительно к вопросу о вреде, причиненном жизни и здоровью пассажира, таким законом является транспортное законодательство. Однако в транспортных кодексах и уставах этот вопрос урегулирован недостаточно конкретно. Только в КТМ закреплена норма, в соответствии с которой ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тыс. расчетных единиц в отношении перевозки в целом. Но это правило применяется при перевозке пассажира в заграничном сообщении, если только перевозчик и пассажир не являются организациями и гражданами Российской Федерации (п. 1 ст. 190). В остальных случаях ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства РФ.

В ВК указано, что ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни и здоровью пассажира, определяется в соответствии с правилами гл. 59 ГК (п. 1 ст. 117). А ст. 113 УЖТ содержит общую формулировку, согласно которой перевозчик несет ответственность за подобное нарушение обязательств в соответствии с законодательством РФ. Что касается КВВТ и УАТГНЭТ, то в них этот вопрос вообще не урегулирован.

3. Основания и условия ответственности за нарушения обязательств по перевозке

Гражданско-правовая ответственность при перевозках наступает лишь при наличии определенных оснований и условий.

Основания гражданско-правовой ответственности при перевозке – это указанные ГК, транспортными уставами и кодексами, а также договором сторон деяния, определенные как правонарушения.

В гл. 40 «Перевозка» ГК, в транспортных уставах и кодексах зафиксированы деяния, являющиеся гражданскими правонарушениями. Эти основания гражданско-правовой ответственности при перевозках могут быть подразделены на две группы: 1) основания, касающиеся перевозки пассажира, багажа и грузобагажа; 2) основания, связанные с перевозкой груза.

В рамках *первой группы* можно выделить подгруппу оснований ответственности, отнесенных непосредственно к перевозке пассажира, и подгруппу оснований, касающихся

перевозки багажа и грузобагажа. Что касается *подгруппы оснований, связанных с перевозкой пассажира*, то она включает задержку отправки транспорта, опоздание его прибытия в пункт назначения (просрочку доставки), причинение вреда жизни и здоровью пассажира, повреждение пассажиром имущества перевозчика. К *подгруппе оснований ответственности при перевозке багажа и грузобагажа* относятся искажение наименования багажа, грузобагажа и сведений об их свойствах, несохранность багажа, грузобагажа, их повреждение, просрочка доставки.

Более сложное деление на подгруппы оснований ответственности *второй* классификационной группы. Здесь можно выделить пять подгрупп. *Первая подгруппа оснований* касается нарушений, связанных с подачей транспорта и предъявлением груза. Это: неподача транспорта; подача непригодного транспорта; несвоевременная подача транспорта; непредъявление груза; неиспользование транспорта; простой (задержка) подвижного состава; предъявление запрещенного для перевозки груза.

Вторая подгруппа оснований включает нарушения, относящиеся к оформлению транспортных документов и расчетам за перевозку. Это: неправильное указание в транспортной накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузе и его свойствах; несвоевременная передача, а также недостоверность или неполнота документов, предусмотренных санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами; несвоевременная оплата перевозки груза.

Третья подгруппа оснований касается нарушений при выполнении погрузочных работ. Это, например, повреждение подвижного состава и превышение грузоподъемности транспорта, простой транспорта при погрузке.

Четвертая подгруппа оснований связана непосредственно с перевозкой груза. Это: несохранность груза; просрочка его доставки; самовольное использование транспортных средств (вагонов, контейнеров).

Пятая подгруппа оснований касается нарушений, относящихся к выдаче груза. Она представлена такими нарушениями, как простой подвижного состава при разгрузке; задержка возврата транспортных средств, контейнеров; неочистка, непромытька транспортных средств; утрата предоставленных вагонов, контейнеров.

Для решения вопроса об ответственности субъектов транспортных договорных отношений недостаточно соответствующего основания, необходимо также наличие определенных условий.

Условия гражданско-правовой ответственности при перевозке – это закрепленные в транспортном законодательстве обстоятельства, наличие которых необходимо для возложения ответственности на субъектов транспортных договорных отношений.

К числу таких условий относятся:

- а) противоправный характер поведения субъекта;
- б) наличие вреда;
- в) причинная связь между противоправным поведением субъекта и наступившими вредоносными последствиями;
- г) вина субъекта-правонарушителя.

Противоправный характер поведения субъекта транспортного договора – это такое поведение, которое нарушает норму транспортного права. Оно обусловлено неисполнением или ненадлежащим исполнением стороной транспортного договора обязательств. Противоправный характер поведения может выражаться в виде противоправного действия или бездействия. Если отсутствует нарушение транспортных договорных обязательств, не существует и ответственности их субъектов.

Наиболее распространенными в практике перевозок видами противоправного поведения перевозчика являются неподача транспорта, несвоевременная его подача под погрузку, несохранность груза, просрочка его доставки грузополучателю. При перевозке пассажиров – это задержка отправления, опоздание доставки, несохранность багажа, просрочка его доставки. Противоправное поведение грузоотправителя и грузополучателя ча-

ще всего состоит в непредъявлении груза, повреждении его при погрузке-разгрузке, задержке (простое) транспорта, его неочистке и непромывке, невыплате платежей при окончательных расчетах с перевозчиком.

Наличие вреда как условие гражданско-правовой ответственности транспортного договорного отношения – это всякое умаление имущественного блага его субъектов. Речь идет о материальном вреде – категории, которой широко оперируют в цивилистике. В нашем случае он проявляется в стоимости несохранившихся груза, багажа, грузобагажа либо несохранившейся их части.

Для обозначения материального вреда в ГК применяется термин «убытки». В соответствии с п. 2 ст. 15 под убытками понимаются утрата или повреждение имущества лица, чье право нарушено (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Как уже отмечалось при характеристике особенностей гражданско-правовой ответственности, связанной с перевозками, в силу ее ограниченного характера институт упущенной выгоды здесь неприменим. Таким образом, условием ответственности при перевозке является наличие материального вреда в виде реального ущерба.

Следует отметить, что в транспортном законодательстве отсутствуют единые подходы в применении терминов «вред», «убытки» и «ущерб». Так, в ВК используется термин «вред» (п. 1 ст. 118, ст. 121, п. 1 ст. 126). В частности, в соответствии с п. 1 ст. 118 перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда. Хотя в ГК (п. 1, 2 ст. 796), а также в таких транспортных законах, как УАТГНЭТ (ст. 34), УЖТ (ст. 95, 96), КВВТ (ст. 117, 119) в аналогичной ситуации применяется термин «ущерб». И это не случайно, ведь за указанные правонарушения перевозчик несет ограниченную ответственность и возмещает именно причиненный ущерб. Также необоснованно используется в ВК термин «вред» в ст. 126, устанавливающей порядок исчисления шестимесячного срока предъявления перевозчику претензии. Как и в предыдущем случае, в отличие от воздушного закона УАТГНЭТ (ст. 42) и КВВТ (п. 4 ст. 161) применяют при регулировании сроков предъявления претензий термин «ущерб».

В соответствии с КВВТ (п. 6 ст. 120) и УЖТ (ст. 98) искажение (недостоверность) сведений о грузе влечет наряду с применением штрафа возмещение убытков, в то время как УАТГНЭТ устанавливает помимо штрафа возмещение ущерба (п. 3 ст. 35). В УЖТ можно встретить указания не только на «ущерб», но и на «реальный ущерб» (ст. 115). КТМ, устанавливая ответственность перевозчика за смерть пассажира и повреждение его здоровья, использует термины «ущерб» (ст. 186) и «вред» (ст. 190).

Причинная связь как условие ответственности при перевозках означает, что возникший ущерб обусловлен противоправным поведением сторон транспортного договорного отношения. В гражданском законодательстве указание на связь между противоправным поведением должника и наступившими вредоносными последствиями содержится в норме, согласно которой должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства (п. 1 ст. 393 ГК).

Транспортные источники также закрепляют в качестве условия ответственности при перевозках причинную связь между противоправным поведением субъекта и наступившими вредоносными последствиями. При этом используются различные формулировки. Так, ст. 95 УЖТ содержит положение, согласно которому перевозчик несет ответственность за несохранность груза, грузобагажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли, в частности, вследствие:

- 1) причин, зависящих от грузоотправителя или грузополучателя;
- 2) особых естественных свойств перевозимых груза, грузобагажа;
- 3) недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза, грузобагажа при приеме груза, грузобагажа для перевозки.

Из этой нормы следует, что перевозчик несет ответственность за последствия ущерба в виде несохранности груза, грузобагажа, вызванной лишь его противоправными действиями, а не какими-то другими причинами. Аналогичные нормы закреплены и в других транспортных уставах и кодексах (ч. 5 ст. 34 УАТГНЭТ, п. 1 ст. 166 КТМ, п. 2 ст. 118 КВВТ).

В транспортном законодательстве можно встретить и нормы, прямо указывающие на причинную связь между ущербом и противоправным поведением как условием ответственности субъектов транспортных договорных отношений. В частности, в ст. 98 УЖТ закреплено положение, согласно которому в случае искажения в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов, грузоотправитель возмещает вызванные данным обстоятельством убытки перевозчика.

Так решается вопрос о причинной связи в случае возмещения ущерба. В отношении же ответственности, влекущей неустойку, картина противоположная – здесь устанавливать причинную связь нет необходимости, а порой и невозможно, так как в ряде случаев отсутствует сам вред.

Следующее условие ответственности при перевозках – это *вина*. По общему правилу вина является необходимым условием для привлечения должника к ответственности за нарушение обязательства. Так, в соответствии с п. 1 ст. 401 ГК лицо, не исполнившее обязательство или исполнившее его ненадлежащим образом, несет ответственность при наличии вины.

ТЕМА 3.2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА

- 1. Ответственность за неподачу транспортных средств и непредъявление груза к перевозке**
- 2. Ответственность перевозчика за просрочку доставки груза**
- 3. Ответственность перевозчика за несохранность груза**
- 4. Ответственность грузоотправителя, грузополучателя**

1. Ответственность за неподачу транспортных средств и непредъявление груза к перевозке

Гражданским кодексом РФ предусмотрена ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя – за непредъявление груза либо за неиспользование поданных транспортных средств. Однако конкретные санкции за эти правонарушения не закреплены. Законодатель делегировал такое право транспортным уставам и кодексам, а также сторонам договорных отношений. В некоторых транспортных законах норма, устанавливающая указанную ответственность, конкретизирована и расширена. Так, например, в УАТГНЭТ и УЖТ закреплена *ответственность перевозчика* за неподачу транспортного средства под погрузку в установленное время. Кроме того, УАТГНЭТ устанавливает ответственность за невывоз груза, а УЖТ – за подачу под погрузку вагонов и контейнеров, непригодных для перевозок грузов (ч. 2 ст. 94).

В качестве санкций транспортными законами предусмотрено применение к перевозчику и грузоотправителю штрафа. В УЖТ и КВВТ он «привязан» к непогруженным объемам груза. Единицей измерения служит одна тонна непогруженного груза. Размеры штрафных санкций на железнодорожном и внутреннем водном транспорте зависят от того, перевозится ли груз в контейнерах или в вагонах, а также от вида вагона (вагон или рефрижераторный вагон, транспортер).

УАТГНЭТ устанавливает штраф за каждый полный час просрочки подачи транспортного средства. Его размер определен в зависимости от того, осуществляется ли пере-

возка груза в городском, пригородном или междугородном сообщении. Необходимо отметить, что в отличие от УЖТ и других транспортных кодексов УАТГНЭТ кроме штрафа предоставляет перевозчику право потребовать от контрагента возмещения причиненных убытков в порядке, установленном законодательством РФ (ч. 1 ст. 34).

Что касается КТМ, то в нем отсутствует развернутое регулирование ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств. Все же отдельные его статьи касаются этого вопроса. Так, в соответствии с п. 2 ст. 124 перевозчик не несет ответственность за немореходное состояние судна, если докажет, что оно было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками). Следовательно, при недоказывании перевозчиком приведенных обстоятельств он несет ответственность за подачу непригодного для перевозки груза судна на общих основаниях либо на условиях, установленных соглашением сторон.

Статья 128 КТМ, регулирующая обязанность перевозчика подать судно в обусловленный чартером срок, устанавливает его ответственность за несоблюдение данного срока. В этом случае фрахтователь вправе потребовать возмещения убытков. Другое правовое последствие неисполнения перевозчиком обязательства – отказ фрахтователя от договора морской перевозки груза.

В отношении грузоотправителя ГК установлена ответственность за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам (п. 1 ст. 794). Формулировки норм, закрепляющих *ответственность грузоотправителя* в транспортных уставах и кодексах, отличаются от приведенного положения ГК большей конкретизацией. Так, УЖТ содержит перечень оснований ответственности грузоотправителя за невыполнение принятой заявки. В него включены четыре основания, среди которых неиспользование поданных вагонов, контейнеров, а также отказ от предусмотренных заявкой вагонов и контейнеров (ч. 1 ст. 94). Но в этом перечне отсутствует основание, прямо указанное в ГК – непредъявление для перевозки груза.

В отличие от УЖТ закрепленная в ГК ответственность грузоотправителя за непредъявление для перевозки груза полностью воспроизведена в УАТГНЭТ (ч. 1 ст. 35). Кроме того, этим Уставом на него возложена ответственность за задержку (простой) транспортных средств, поданных под погрузку. Санкции за указанные нарушения обязательств зеркально отражают санкции, применяемые к перевозчику за невывоз по его вине груза и за несвоевременное предоставление транспортных средств, контейнеров, предусмотренных договором перевозки груза. Вместе с тем, как и в случае с ответственностью перевозчика, кроме штрафной санкции предусмотрено право перевозчика требовать от грузоотправителя возмещения причиненных им убытков за непредъявление для перевозки груза (п. 1 ст. 35 УАТГНЭТ).

В УАТГНЭТ выделена специальная норма, устанавливающая ответственность грузоотправителя за задержку (простой) контейнеров, принадлежащих перевозчику и поданных под погрузку, сверх норм, установленных договором перевозки груза (ч. 7 ст. 35). Санкции за совершение этого правонарушения такие же, как и за задержку (простой) транспортного средства, поданного под погрузку.

Следует отметить, что законом установлены более строгие штрафные санкции к грузоотправителю при задержке (простое) специализированных транспортных средств. Они увеличены в два раза по сравнению с санкциями за задержку (простой) обычного транспорта (ч. 5 ст. 35 УАТГНЭТ). Аналогичной нормы относительно ответственности перевозчика за несвоевременное предоставление под погрузку специализированных транспортных средств мы не найдем. Тем самым нарушается принцип равной ответственности сторон договора за «симметричные» правонарушения.

В КВВТ не имеется отличий в урегулировании ответственности грузоотправителя от той, которая установлена ГК. Что касается санкций, то они такие же, как и применяемые к перевозчику, и исчисляются из количества тонн непогруженного груза (ст. 115).

В КТМ имеется также норма, устанавливающая ответственность фрахтователя. В частности, в соответствии со ст. 126 он обязан указать перевозчику безопасный порт погрузки. В случае если порт погрузки не указан или указан несвоевременно, либо указанный порт погрузки не является безопасным, перевозчик вправе потребовать от фрахтователя возмещения убытков. Кроме того, он имеет право отказаться от исполнения договора морской перевозки груза.

ГК устанавливает *основания освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности* в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств. В соответствии с п. 2 ст. 794 они освобождаются от ответственности, если нарушения обязательств произошли вследствие:

- 1) непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий;
- 2) прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;
- 3) в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами.

Транспортные уставы и кодексы содержат перечни оснований освобождения перевозчиков и грузоотправителей от ответственности, базирующиеся на закрепленных в ГК основаниях. Так, УЖТ, регулируя основания *освобождения от ответственности перевозчика*, повторяет первое основание, а также конкретизирует второе и третье (ст. 117). В частности, второе основание определено как прекращение или ограничение погрузки грузов в предусмотренных Уставом случаях. Эти случаи касаются блокады, эпидемии, иных независимых от перевозчиков обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок. Вследствие таких обстоятельств погрузка и перевозка грузов, грузобагажа могут быть временно прекращены либо ограничены перевозчиком с немедленным уведомлением в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Руководитель устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов, грузобагажа и уведомляет об этом перевозчиков.

УЖТ допускает временное прекращение погрузки и перевозки грузов, грузобагажа в определенных железнодорожных направлениях вследствие сложившихся у перевозчика обстоятельств только в исключительных случаях. Решение об этом принимает руководитель федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта в письменном виде. При этом он немедленно извещает о принятом решении Правительство РФ, соответствующих перевозчиков и владельцев инфраструктур.

Ограничение погрузки и перевозки грузов, грузобагажа на отдельные железнодорожные станции возможно в связи с необеспечением выгрузки вагонов грузополучателями или неприемом вагонов железными дорогами иностранных государств. Оно проводится владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением перевозчиков и федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Если ограничение и прекращение перевозки груза, грузобагажа осуществляется по инициативе перевозчика, он немедленно информирует об этом соответствующих владельцев инфраструктур и в письменной форме уведомляет грузоотправителей и заинтересованных грузополучателей.

Сформулированное в ГК в общей форме третье основание освобождения перевозчика от ответственности конкретизировано в УЖТ в виде двух самостоятельных оснований, таких как:

- а) неподача перевозчиком вагонов, контейнеров по причине невнесения грузоотправителем платы за перевозку грузов и иных причитающихся платежей;
- б) неподача под погрузку не принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя.

Что касается оснований *освобождения от ответственности грузоотправителя*, то из закрепленных в ст. 116 УЖТ пяти оснований первое и второе полностью совпадают с первыми двумя основаниями освобождения от ответственности перевозчика. К оставшимся относятся:

- а) обстоятельства, при которых запрещено выполнять операции по погрузке грузов, а также авария у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление его основной производственной деятельности;
- б) неиспользование вагонов, контейнеров, поданных грузоотправителю сверх указанных в принятой заявке без предварительного его согласия;
- в) выполнение заявки (в тоннах).

УАТГНЭТ не выделяет специальных оснований освобождения сторон от ответственности за невыполнение заявки. Закрепленные в ст. 36 основания освобождения сторон от ответственности распространяются на все указанные в законе нарушения обязательств, в том числе связанные с невыполнением заявки на перевозку груза. Перечисленные в ней основания, по сути, дублируют основания, закрепленные в п. 2 ст. 794 ГК.

КВВТ не упоминает указанного в ГК первого основания (непреодолимой силы). Вместе с тем второе основание он трактует как установленные ограничения и запрещения движения судов на период их действия (ст. 77, подп. 1 п. 1 ст. 118 КВВТ).

Ограничения и запрещения движения судов носят временный характер и устанавливаются в связи с объявлением карантина, а также при чрезмерном скоплении грузов и судов в порту в целях обеспечения безопасности судоходства, охраны жизни и здоровья людей, сохранности грузов.

Кроме того, КВВТ включает такое дополнительное основание, как спасание жизни людей или имущества на воде (п. 1 ст. 118).

На грузоотправителя КВВТ распространяет в качестве основания освобождения его от ответственности лишь ограничение или запрещение движения судов по тем же причинам, которые касаются ограничения и запрещения движения судов применительно к освобождению от ответственности перевозчика.

КТМ не содержит норм, закрепляющих основания освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств. Однако, как вполне обоснованно отмечает В. В. Витрянский, обстоятельствам, закрепленным в п. 2 ст. 794 ГК в качестве оснований освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности, в определенной степени корреспондируют положения ст. 156 КТМ, содержащие перечень обстоятельств, при наступлении которых до отхода судна от места погрузки груза каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения без *возмещения* другой стороне убытков.

К таким обстоятельствам КТМ относит:

- военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза;
- блокаду места отправления или места назначения;
- задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора;
- привлечение судна для государственных нужд;
- запрещение соответствующими властями вывоза груза или ввоза его в место назначения.

Таким образом, транспортные кодексы и уставы с разной степенью детализации регламентируют применительно к особенностям каждого вида транспорта закрепленную в ст. 794 ГК ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за непредъявление груза к перевозке либо неиспользование поданных транспортных средств и основания освобождения от нее. Исключение составляет ВК. Это единственный транспортный законодательный источник, который не содержит норм, регулирующих эти вопросы.

2. Ответственность перевозчика за просрочку доставки груза

В ГК отсутствует норма, регулирующая ответственность за просрочку доставки груза. Она закреплена в транспортных кодексах и уставах. Определение понятия просрочки дается только в КТМ. Так, в соответствии с п. 2 ст. 166 КТМ *просрочкой* доставки груза считается факт, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза в срок, который определен соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения – в разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом сложившихся обстоятельств.

Таким образом, просрочку доставки груза можно определить как доставку груза по истечении срока, к которому перевозчик согласно договору перевозки обязан доставить его в пункт назначения и вручить грузополучателю. Ответственность перевозчика наступает, если он не докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Единицу измерения просрочки на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте составляют одни сутки, а на воздушном – один час. Выход за рамки суток и часа рассматривается как ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательства по соблюдению установленного договорного срока. Хотя при железнодорожных перевозках опоздание с доставкой груза менее чем на сутки считается нарушением обязательства, так как в соответствии со ст. 97 УЖТ при уплате пени «неполные сутки считаются за полные». УАТГНЭТ, КВВТ, ВК не содержат аналогичных уточнений. КТМ вопрос о единице измерения просрочки вообще не регулирует.

В качестве санкций за ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательства по соблюдению договорного срока установлена *неустойка*. В транспортных уставах и кодексах применяются разные виды неустойки. В УАТГНЭТ и ВК – это штраф, а в УЖТ и КВВТ – пеня. Возникает вопрос: почему за нарушение однотипного транспортного обязательства применяются разные виды неустойки? Ведь каждый вид имеет свое содержание и особенности применения. Так, *штраф* – это заранее определенная сумма (твердая сумма), взыскиваемая однократно за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств. *Пеня* – это определенный процент от суммы обязательства (долга), устанавливаемый на случай просрочки его исполнения и начисляемый за каждую просроченную единицу времени (месяц, день, час).

Транспортные уставы и кодексы закрепляют *основания освобождения перевозчика от ответственности* за просрочку доставки груза. Типовыми, присущими практически всем транспортным законам основаниями являются следующие:

- а) непреодолимая сила;
- б) временные ограничения или запрет движения транспортных средств, введенные в порядке, установленном законодательством;
- в) иные причины, не зависящие от перевозчика.

На воздушном транспорте действует такое специфическое основание освобождения перевозчика от ответственности, как устранение неисправности воздушного судна, угрожающей жизни и здоровью пассажиров воздушного судна, которым перевозится также груз (ст. 120 ВК).

Наиболее развернутый перечень оснований приведен в КТМ. Помимо указанного типового перечня, он содержит основания, касающиеся опасностей и случайностей на море, спасания людей и имущества на море, действий властей, связанных с задержанием судна, его арестом, объявлением карантина (п. 1 ст. 166 КТМ).

В целом основания освобождения перевозчика от ответственности за просрочку доставки груза представляют собой обстоятельства, возникновение которых не зависит от перевозчика.

3. Ответственность перевозчика за несохранность груза

Одним из наиболее распространенных нарушений перевозчиком обязательств при перевозках грузов является необеспечение их сохранности. Законодатель выделяет три формы несохранности груза: утрата, недостача и его повреждение (порча) (ст. 796 ГК).

В транспортных уставах и кодексах *утрата груза* определяется как неприбытие его в пункт назначения по истечении установленного времени после окончания определенного договором перевозки срока его доставки в пункт назначения.

УЖТ время, по истечении которого груз считается утраченным, определено в 30 дней, а при перевозке в прямом смешанном сообщении – в четыре месяца. Устав регулирует ситуацию, когда груз все же прибывает в пункт назначения по истечении указанных сроков. В соответствии с ч. 2 ст. 45 УЖТ в этом случае грузополучатель может его получить, но обязан возратить перевозчику сумму, которую тот выплатил ему в порядке возмещения ущерба за несохранность груза. Если грузополучатель не воспользовался предоставленным ему правом или не сообщил перевозчику свое решение о судьбе груза в течение четырех суток со дня уведомления его о прибытии груза на железнодорожную станцию, перевозчик имеет право реализовать такой груз. При этом он руководствуется закрепленными Уставом правилами. Они заключаются в следующем. Реализация груза осуществляется на условиях договора купли-продажи исходя из его цены. Процедура реализации таких грузов определена правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В КВВТ установлены такие же сроки, по истечении которых груз считается утраченным, как и в УЖТ, т.е. соответственно 30 дней и четыре месяца при перевозках в прямом смешанном сообщении. Что касается УАТГНЭТ, то указанные сроки определены в нем в зависимости от вида сообщения, в котором осуществляется перевозка груза (городское, пригородное, междугородное) (ч. 3 ст. 14).

Недостача груза означает разницу между количеством (массой) груза, указанным в транспортном документе, и фактическим количеством (массой) груза, прибывшим в пункт назначения. Важно отметить, что количество (масса) прибывшего в пункт назначения груза определяется тем же способом, каким она устанавливалась при передаче его перевозчику для перевозки.

Повреждение (порча) груза – это результат такого воздействия на груз, которое выразилось в изменении его целостности или ухудшении свойств, качественных характеристик, повлекшем снижение стоимости груза или непригодность его для использования. Повреждение связано, как правило, с механическим воздействием на груз, а порча обычно является результатом нарушения температурного режима, воздействия атмосферного давления, влажности среды нахождения груза в процессе перевозки и т.п.

Для решения вопроса об ответственности за несохранность груза важное значение приобретает вопрос фиксации факта его несохранности. Поэтому при обнаружении признаков утраты груза, его недостачи, повреждения (порчи) необходимо составить коммерческий акт или акт общей формы, иной акт. Наиболее распространенным на практике является коммерческий акт (ст. 160 КВВТ, ст. 38 УАТГНЭТ, ст. 119УЖТ).

В ГК закреплены варианты размеров сумм, возмещаемых перевозчиком при несохранности груза. В соответствии с п. 2 ст. 796 ущерб возмещается:

- 1) в случае утраты или недостачи груза – в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- 2) в случае повреждения (порчи) груза – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза – в размере его стоимости;
- 3) в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, – в размере объявленной стоимости груза.

Следовательно, основным принципом, которым необходимо руководствоваться при решении вопроса о размерах несохранности груза, – это стоимость утраченного или

недостающего груза. Обычно стоимость груза указывается в договоре перевозки. Если такой пункт в нем отсутствует, стоимость груза устанавливается на основании документов, в которых указывается цена перевозимого груза, таких, например, как товарный чек, счет-фактура, накладная на товар и т.п., а при отсутствии документов, подтверждающих стоимость груза, исходят из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Следует отметить, что в транспортном законодательстве, регулирующем воздушные и морские перевозки, размеры стоимости и возмещения грузовладельцу ущерба при несохранности груза определяются несколько иначе. ВК предусмотрено два варианта определения стоимости возмещения. Первый – в размере объявленной ценности груза – соответствует закреплению в ГК положению. Вторым вариантом, урегулированным подп. 2 п. 1 ст. 119 ВК, касается груза, принятого без объявления ценности, и характеризуется ограничением возмещения.

В КТМ вопрос о размерах стоимости возмещения грузовладельцу ущерба при несохранности груза урегулирован следующим образом. Наряду с фиксацией рассмотренных трех вариантов определения размера стоимости утраченного или поврежденного груза п. 2 ст. 169 закрепляет положение, согласно которому общая сумма, подлежащая возмещению, при отсутствии счета продавца или указания в договоре перевозки цены груза рассчитывается исходя из рыночных цен.

Завершая рассмотрение вопроса о размерах возмещения вследствие несохранности груза, отметим, что при повреждении (порче) груза сумма возмещения зависит от характера повреждения (порчи). В случае если последствия таковы, что не позволяют восстановить груз или использовать его часть, возмещается первоначальная стоимость груза в соответствии с одним из рассмотренных вариантов. Если же часть груза может быть использована, перевозчиком возмещается ущерб в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

Для практического решения вопроса о предъявлении к перевозчику требования по поводу возмещения ущерба, причиненного несохранностью груза, важное значение имеет определение момента наступления и прекращения ответственности за данное нарушение обязательств.

Ответственность за несохранность груза начинается с момента принятия его для перевозки. Этот момент фиксируется в соответствующих транспортных документах. В частности, на автомобильном транспорте таким документом является транспортная накладная. Подпись на ней перевозчика удостоверяет момент принятия груза для перевозки. На железнодорожном и внутреннем водном транспорте – это квитанция о приеме груза, которая выдается перевозчиком грузоотправителю после того, как груз принят перевозчиком.

Заканчивается ответственность перевозчика за несохранность груза на завершающем этапе перевозки моментом, после которого всякие требования к перевозчику по поводу неисполнения или ненадлежащего исполнения им обязательства относительно обеспечения сохранности груза безосновательны, является выдача груза грузополучателю или иному лицу, уполномоченному на его получение (при недостаче груза или его повреждении) или истечение срока, когда он должен быть выдан (при утрате груза) (ст. 95 УЖТ, ч. 6 ст. 34 УАТГНЭТ).

Факт выдачи подтверждается подписью грузополучателя в транспортной накладной при автомобильной перевозке. На железнодорожном и внутреннем водном транспорте подтверждением этого факта является подпись лица, которому выдан груз, в дорожной ведомости.

Рассмотрев основные характеристики, касающиеся ответственности перевозчика за несохранность груза, отметим, что регулирующим ее базовым источником является ст. 796 ГК. При этом ГК в силу самостоятельности нормы, устанавливающей данный вид ответственности, не содержит отсылку к транспортным законам как, например, в случае с

ответственностью перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за непредъявление груза (ст. 794 ГК).

В ст. 796 ГК, по сути, конкретизируются положения п. 3 ст. 401 ГК применительно к ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза. В соответствии с п. 1 ст. 796 ГК перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, 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*.

Сравнение выделенных слов дает основание прийти к следующему выводу: законодатель совершенно определенно указывает, что в случае с несохранностью груза перевозчик несет ответственность без вины на основе предпринимательского риска.

Допускает отступления от положений ГК об ответственности перевозчика за несохранность груза и ВК. Так, в соответствии с п. 1 ст. 118 перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять. Между тем в п. 1 ст. 796 указывается, что перевозчик несет ответственность, если не докажет, что несохранность груза произошла вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Транспортное законодательство конкретизирует положения об основаниях освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза. Среди них указываются непреодолимая сила, временные ограничения или запрет движения транспортных средств, иные независимые от перевозчика причины. В некоторых транспортных законах и уставах среди оснований, освобождающих перевозчика от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, указано и такое, как прибытие груза в исправных вагонах, грузовых помещениях, контейнерах с исправными ЗПУ, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза (ст. 118 УЖТ, ст. 168 КТМ, п. 2 ст. 118 КВВТ). Абсурдность этого основания очевидна. Получается, что перевозчик обязан обеспечить не сохранность груза, а исправность мест его нахождения – грузовых помещений, контейнеров, исправность пломб, ЗПУ.

Еще один существенный момент заключается в том, что УЖТ и КТМ возлагают доказывание вины перевозчика в несохранности груза на предъявителя претензии (ст. 118 УЖТ), получателя груза (ст. 168 КТМ). Указанные нормы УЖТ и КТМ не соответствуют п. 2 ст. 401 ГК, согласно которому отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство, а также п. 1 ст. 796 ГК, закрепившему положение о том, что перевозчик несет ответственность, *если не докажет*, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В завершение рассмотрения вопросов ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза необходимо указать, что наряду с возмещением ущерба в установленных размерах перевозчик возвращает взысканную плату за перевозку груза и иные причитающиеся ему платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если данная плата не входит в стоимость такого груза.

4. Ответственность грузоотправителя, грузополучателя

ГК не содержит норм, специально регулирующих ответственность грузоотправителя и грузополучателя, за исключением рассмотренной уже ответственности отправителя за непредъявление груза либо неиспользование транспортных средств. В самом общем виде ответственность сторон договора перевозки закреплена в ст. 793 ГК. Согласно этой статье в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке

стороны несут ответственность, установленную ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

В транспортных законах ответственность грузоотправителя и грузополучателя регулируется с разной степенью конкретизации. Так, КТМ содержит лишь указание на ответственность отправителя и фрахователя за причинение перевозчику убытков (ст. 176). При этом не указаны ни виды нарушений обязательств, ни санкции, которые должны быть применены к причинителям убытков. В ВК (ст. 121) закреплена ответственность грузоотправителя за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым он (перевозчик) несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем. Ответственность за другие нарушения грузоотправителем обязательств, а также ответственность грузополучателя ни КТМ, ни ВК не предусмотрена.

В отличие от них УАТГНЭТ регулирует ответственность как грузоотправителя, так и грузополучателя и фрахователя (ст. 35). Законом установлена ответственность грузоотправителя за неуказание в транспортной накладной особых отметок или необходимых при перевозке мер предосторожности либо за искажение сведений о свойствах груза.

На грузополучателя возлагается ответственность за задержку (простой) транспортных средств, контейнеров, поданных под выгрузку. Фрахователь по УАТГНЭТ несет ответственность за отказ от использования транспортных средств, предусмотренных договором фрахтования. Размеры санкций зависят от видов сообщений, в которых осуществляются перевозки (городском, пригородном или междугородном).

Наиболее развернутый перечень правонарушений грузоотправителя и грузополучателя, за совершение которых предусмотрена ответственность, дается в КВВТ и УЖТ. Как и УАТГНЭТ, эти транспортные законы устанавливают ответственность грузоотправителя за указание неправильных данных о грузе. Причем в них конкретизировано, в чем именно включаются допущенные грузоотправителем неправильности, относящиеся к грузу и его перевозке. Но если в КВВТ его ответственность устанавливается за сам факт таких неправильностей, то УЖТ увязывает ответственность с негативными последствиями, наступившими вследствие указанного нарушения обязательства. К ним Устав относит возникновение обстоятельств, которые влияют на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

УЖТ и КВВТ урегулирован вопрос об ответственности в случае несвоевременной оплаты перевозки. В частности, в соответствии с п. 3 ст. 120 КВВТ с грузоотправителя в таких случаях изыскиваются пени в пользу перевозчика в соответствии с законодательством РФ. УЖТ закрепляет право перевозчика требовать от грузоотправителя или грузополучателя уплаты процентов на сумму просроченного платежа в размере и порядке, которые установлены гражданским законодательством.

Уставом предусмотрены и такие оперативные меры по обеспечению расчетов за перевозку, как удержание груза до полного расчета и право перевозчика реализовать груз в целях погашения задолженности по оплате перевозки (ст. 35).

УЖТ урегулирована ответственность грузополучателя за задержку вагонов, контейнеров (ст. 100). Кроме того, им возложена ответственность на грузоотправителя и грузополучателя за использование вагонов, контейнеров без согласия владельцев (ст. 99).

КВВТ закрепляет ответственность за сверхнормативный простой транспортного средства и задержку контейнеров (п. 2 ст. 120). В качестве санкции предусмотрен штраф, который устанавливается из расчета определенной части размера МРОТ за час простоя. Сумма штрафа зависит от типа судна.

В соответствии с КВВТ и УЖТ грузоотправитель и грузополучатель несут ответственность за повреждение транспортного средства, контейнера или средств пакетирования. В качестве санкции предусмотрено взыскание с виновной стороны стоимости необходимого ремонта. УЖТ допускает возможность выполнения ими ремонтных работ. Кроме того, этим законом предусмотрено возмещение перевозчику убытков, понесенных вследствие повреждения или утраты вагонов, контейнеров.

УЖТ и КВВТ установлена ответственность грузополучателя за неочистку транспортного средства и контейнера. Но регулируется она по-разному. Если КВВТ устанавливает ответственность только за неочистку судов и контейнеров, то УЖТ возлагает ответственность на грузополучателя не только за неочистку вагонов, контейнеров, но и за неснятые приспособления для крепления грузов, а также за неприведение в исправное техническое состояние несъемных инвентарных приспособлений для крепления (ст. 44,103 УЖТ).

Имеются существенные различия и в размерах установленных санкций за указанные нарушения грузополучателем требований по очистке транспортных средств.

ТЕМА 3.3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

- 1. Общие положения об ответственности за нарушения обязательств по перевозке пассажиров и багажа**
- 2. Ответственность перевозчика за задержку отправления пассажира или опоздание прибытия в пункт назначения**
- 3. Ответственность в связи с причинением вреда жизни и здоровью пассажира**
- 4. Ответственность за нарушение обязательств при перевозке багажа**

1. Общие положения об ответственности за нарушения обязательств по перевозке пассажиров и багажа

Общие положения об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке пассажира, как и при перевозке груза, заключаются в том, что стороны несут ответственность, установленную законом и их соглашением, в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств. При этом в соответствии с п. 2 ст. 793 ГК стороны договора перевозки пассажира не вправе своим соглашением ограничить и устранить установленную законом ответственность перевозчика. В случае заключения таких соглашений они считаются недействительными.

Закрепляя это принципиальное положение, законодатель не делает из него каких-либо исключений, как в случае с перевозками грузов, в рамках которых допускается заключение сторонами соглашения об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика, если возможность таких соглашений предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Вместе с тем стороны договора перевозки пассажира не лишены права заключать соглашения о повышении установленной законом ответственности перевозчика. Именно такая норма закреплена в транспортных законах, регулирующих воздушные (ст. 123 ВК) и морские (ст. 191 КТМ) перевозки. В частности, ст. 123 ВК дает право перевозчику заключать соглашения с пассажирами о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными ГК или международными договорами РФ.

Как и ответственность, связанная с перевозкой груза, ответственность при перевозке пассажира характеризуется ограниченным характером. Он касается несохранности багажа, грузобагажа. Понесенные затраты по их подготовке к перевозке (упаковка, затаривание), доставке к транспортному средству для погрузки и перевозки не учитываются в санкциях, установленных в п. 2 ст. 796 ГК и соответствующих статьях транспортных законов.

Рассмотрение этой особенности требует проведения сравнительного анализа норм ГК, транспортных законов, ограничивающих ответственность перевозчика за несохранность багажа, и нормы Закона РФ «О защите прав потребителей», согласно которой убытки, причиненные потребителю (а именно в таком качестве выступает пассажир), подлежат возмещению в полной сумме сверх неустойки, установленной законом и договором. Здесь

имеет место конкуренция законов. Решение этой проблемы дается в порядке судебного толкования, позволяющего сделать вывод о неприменении норм законодательства о защите прав потребителей, которые устанавливают возмещение ему убытков в полном объеме. Вопрос о конкуренции норм ГК, специальных законов и норм Закона РФ «О защите прав потребителей» был рассмотрен Верховным Судом РФ. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 29.09.1994 № 7 «О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей» (в ред. от 29.06.2010) содержится разъяснение, в соответствии с которым в тех случаях, когда отдельные виды гражданско-правовых отношений с участием потребителей, помимо норм ГК, регулируются и специальными законами РФ (например, договоры перевозки, энергоснабжения), то к отношениям, вытекающим из таких договоров, Закон РФ «О защите прав потребителей» может применяться в части, не противоречащей ГК и специальному закону (п. 2).

Вместе с тем следует отметить, что решение этой проблемы дает ГК в п. 2 ст. 3, согласно которому нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать ГК. Следовательно, в данной ситуации при их несоответствии применяются нормы ГК, устанавливающие ограниченную ответственность перевозчика за несохранность багажа. Хотя, как уже отмечалось, гражданско-правовые нормы, устанавливающие ограниченную ответственность перевозчика, нельзя признать прогрессивными, так как они исключают возможность получения слабой стороной договора полного возмещения потерь, возникших вследствие ненадлежащего исполнения перевозчиком своих обязательств.

2. Ответственность перевозчика за задержку отправления пассажира или опоздание прибытия в пункт назначения

Ограниченный характер ответственности перевозчика при перевозке пассажира касается и такого нарушения обязательства, как задержка отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия его в пункт назначения. Он заключается в применяемых санкциях и ограничении верхнего потолка размера штрафа либо суммой проездной платы (УЖТ, УАТГНЭТ) либо даже половиной суммы проездной платы (ВК, КТМ, КВВТ). Возникает вопрос: могут ли такие штрафные санкции компенсировать последующие издержки пассажира, вызванные указанными нарушениями обязательств со стороны перевозчика? В ряде случаев, безусловно, нет. Нередко несвоевременное прибытие транспортного средства в пункт назначения влечет за собой опоздание пассажира на последующие маршруты, срыв важных деловых встреч, нарушение сроков и условий запланированного отдыха и т.п.

Законодатель, учитывая очевидную необходимость справедливого решения проблемы защиты интересов «слабой» стороны договора перевозки пассажира, в качестве дополнительной гарантии ввел в последние транспортные законы специальную норму, дающую право пассажиру требовать от перевозчика возмещения убытков в порядке, установленном законодательством РФ. Такая норма закреплена в УЖТ (ч. 3 ст. 110) и УАТГНЭТ (ч. 13 ст. 34).

В соответствии со ст. 795 ГК ответственность перевозчика за задержку отправления пассажира или опоздание прибытия в пункт назначения наступает, если перевозчик не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

За допущенные правонарушения перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом. В транспортных законах предусмотрены разные штрафные санкции. Так, КВВТ, УЖТ и УАТГНЭТ устанавливают штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда.

Совсем иные цифры по сравнению с закрепленными в других транспортных законах фигурируют в ВК. Штраф в ст. 120 ПК привязан не к провозной плате, а к МРОТ. Однако самое главное отличие заключается в том, что ВК не устанавливает ответственность за задержку отправления транспортного средства. Безусловно, это следует расценивать как пробел в воздушном законодательстве. Ведь ГК делегирует транспортным уставам и кодексам лишь определение размера штрафа, уплачиваемого перевозчиком пассажиру, но не право устанавливать или не устанавливать ответственность за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения, так как оставляет за собой эту прерогативу (п. 1 ст. 795).

Помимо возложения на перевозчика уплаты штрафа за допущенное правонарушение УЖТ и УАТГНЭТ предоставляют пассажиру также право требовать возмещения иных причиненных ему убытков в порядке, установленном законодательством РФ.

Существенной проблемой, касающейся ответственности перевозчика за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения, является возмещение морального вреда. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 20.12.1994 № 10 «Некоторые вопросы применения, законодательства о компенсации морального вреда». В нем дано разъяснение о том, что «под моральным вредом понимаются нравственные или физические страдания, причиненные действиями (бездействием), посягающими на принадлежащие гражданину от рождения или в силу закона нематериальные блага (жизнь, здоровье, достоинство личности, деловая репутация, неприкосновенность частной жизни, личная и семейная тайна и т.п.) или нарушающими его личные неимущественные права (право на пользование своим именем, право авторства и другие неимущественные права в соответствии с законами об охране прав на результаты интеллектуальной деятельности) либо нарушающими имущественные права гражданина. Моральный вред, в частности, может заключаться в нравственных переживаниях в связи с утратой родственников, невозможностью продолжать активную общественную жизнь, потерей работы, раскрытием семейной, врачебной тайны, распространением не соответствующих действительности сведений, порочащих честь, достоинство или деловую репутацию гражданина, временным ограничением или лишением каких-либо прав, физической болью, связанной с причиненным увечьем, иным повреждением здоровья либо в связи с заболеванием, перенесенным в результате нравственных страданий, и др. (п. 2).

В перечне случаев, рассматриваемых в постановлении Пленума Верховного Суда РФ как моральный вред, содержатся некоторые, имеющие отношение к моральному вреду при задержке отправления или прибытия пассажира в пункт назначения, например, физические страдания пассажира в связи с заболеванием в результате стрессовой ситуации, переживаний, дискомфортных условий длительного вынужденного нахождения на станции (в порту, аэропорту и т.п.). Это также могут быть нравственные страдания и в других случаях (срыв деловых переговоров, запланированного отдыха и т.п.).

Как следует из приведенного в постановлении перечня, он не является исчерпывающим, и дело Верховного Суда РФ при необходимости дополнить его в установленном порядке, в том числе включить отсутствующие в нем нарушения договорных обязательств. Но все же главным является определение критериев отнесения тех или иных обстоятельств к моральному вреду, подлежащему компенсации.

3. Ответственность в связи с причинением вреда жизни и здоровью пассажира

В ст. 800 ГК закреплена ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Сама статья не регулирует ответственность перевозчика, а носит отсылочный характер. В ней говорится: «Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется правилами главы 59 настоящего Ко-

декса, если законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика».

Транспортные уставы и кодексы, за исключением КТМ, также не регулируют ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира. Так, УЖТ и ВК содержат в отсылочных нормах лишь указание на такую ответственность. Причем в УЖТ норма сформулирована в самом общем виде: «Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации» (ст. 113).

В ВК же норма об ответственности перевозчика, по сути, повторяет формулировку ст. 800 ГК. Некоторое несовпадение связано с оговоркой, согласно которой ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами гл. 59 ГК, если, как указано в п. 1 ст. 117 ВК, не только законом или договором воздушной перевозки пассажира, но и международными договорами РФ не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика.

Существенный момент, нашедший урегулирование в ВК, – это определение периода ответственности воздушного перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира (п. 2 ст. 117).

Своеобразный подход в регулировании ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, демонстрирует КТМ. Согласно п. 2 ст. 197 в случае, если перевозчик и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации, ответственность перевозчика определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства РФ. По-другому регулируется его ответственность при перевозке пассажира в заграничном сообщении, «если только перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации» (п. 1 ст. 197 КТМ). Здесь установлены размеры возмещения причиненного вреда, которые исчисляются в так называемых расчетных единицах. Как указано в ст. 11 КТМ, расчетная единица – это единица права заимствования, как она определена Международным валютным фондом.

Следует отметить, что в КТМ решение вопроса о доказывании вины перевозчика в происшествии, повлекшего смерть пассажира или повреждение его здоровья либо утрату или повреждение каютного багажа, ставится в зависимость от причин наступивших негативных последствий. При кораблекрушении, столкновении, посадке судна на мель, взрыве или пожаре на судне или недостатках судна вина перевозчика предполагается, если не доказано иное. В других же случаях обязанность доказывания вины перевозчика лежит на истце (п. 3 ст. 186).

Поскольку ст. 800 ГК и транспортные законы не регулируют ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, а отсылают к гл. 59 ГК, рассмотрим основные ее положения, имеющие отношение к данной ответственности. Речь идет о регулировании ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. К этой деятельности закон относит в том числе использование транспортных средств. На нее распространяют свое действие как общие положения об ответственности за причинение вреда (ст. 1064), так и специальная статья – ст. 1079, регулирующая ответственность за вред, причиненный указанной деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. К ее важнейшим общим положениям относится прежде всего принцип возмещения причиненного вреда в полном объеме. Другой существенный момент заключается в том, что не всегда обязательным условием ответственности причинителя вреда должна быть вина. В соответствии с п. 2 ст. 1064 ГК законом может быть предусмотрено возмещение вреда и при отсутствии вины причинителя вреда.

В ст. 1079 как раз и закреплена ответственность причинителя вреда без вины. Согласно содержащейся в ней норме юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, обязаны возместить вред, причинен-

ный источником повышенной опасности, если не докажут, что он возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Приведенное определение содержит указание на два признака, характеризующих понятие владельца источника повышенной опасности, – юридический и материальный. Юридический признак заключается в обладании лицом соответствующим правомочием в отношении источника повышенной опасности (правом собственности, правом хозяйственного ведения, правом оперативного управления и т.п.). Материальный признак проявляется в фактическом господстве над источником повышенной опасности, например в его эксплуатации, хранении. Подтверждением обоснованности выделения юридических и материальных признаков является положение п. 2 ст. 1079 ГК, согласно которому владелец источника повышенной опасности не отвечает за причиненный этим источником вред, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности в таких случаях, несут лица, противоправно завладевшие источником.

Следовательно, *владелец источника повышенной опасности* – это юридическое лицо, гражданин, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного владения, праве оперативного управления или на ином законном праве (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.).

Нередки случаи, когда вред причиняется пассажиру в результате столкновения транспортных средств, т.е. речь идет о совместном причинении вреда владельцами источников повышенной опасности. Законом эта ситуация урегулирована следующим образом. Владельцы транспортных средств солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия (столкновения) этих источников повышенной опасности, третьим лицам (пассажиру) (п. 3 ст. 1079 ГК).

Вопрос о размере возмещения вреда, причиненного здоровью пассажира, решается в соответствии с правилами, установленными ст. 1085 ГК. Если пассажиру причинены увечья или иные повреждения здоровья, возмещению подлежит утраченный им заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь. Кроме того, должны быть возмещены дополнительно понесенные расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение.

При определении утраченного заработка (дохода) пенсия по инвалидности, назначенная потерпевшему в связи с увечьем или иным повреждением здоровья, другие пенсии и пособия и иные подобные выплаты, которые назначены как до, так и после причинения вреда здоровью, не принимаются во внимание и не влекут уменьшения размера возмещения вреда. Не засчитывается также в счет возмещения вреда заработок (доход), получаемый потерпевшим после повреждения здоровья.

Объем и размер возмещения вреда, причитающегося потерпевшему, могут быть увеличены законом или договором (п. 3 ст. 1085 ГК).

В случае смерти пассажира (кормильца) право на возмещение вреда имеют:

- нетрудоспособные лица, состоявшие на иждивении умершего или имевшие ко дню его смерти право на получение от него содержания;
- ребенок умершего, родившийся после его смерти;
- один из родителей, супруг либо другой член семьи независимо от его трудоспособности, который не работает и занят уходом за находившимися на иждивении умершего его детьми, внуками, братьями и сестрами, не достигшими 14 лет либо хотя и достигшими указанного возраста, но по заключению медицинских органов нуждающимся по состоянию здоровья в постороннем уходе;

– лица, состоявшие на иждивении умершего и ставшие нетрудоспособными в течение пяти лет после его смерти (п. 1 ст. 1088 ГК).

По закону вред возмещается:

- несовершеннолетним – до достижения 18 лет;
- учащимся старше 18 лет – до окончания учебы в учебных заведениях по очной форме обучения, но не более чем до 23 лет;
- женщинам старше 55 лет и мужчинам старше 60 лет – пожизненно;
- инвалидам – на срок инвалидности;
- одному из родителей, супругу либо другому члену семьи, занятому уходом за находившимися на иждивении умершего его детьми, внуками, братьями и сестрами – до достижения ими 14 лет либо изменения состояния здоровья (п. 2 ст. 1088 ГК).

Законом установлена важная норма, в соответствии с которой суммы оплачиваемого возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, при повышении стоимости жизни подлежат индексации в установленном законом порядке.

4. Ответственность за нарушение обязательств при перевозке багажа

Законом предусмотрена ответственность как перевозчика, так и пассажира при перевозке багажа. Перевозчик несет ответственность за несохранность багажа, а пассажир – за искажение сведений о нем и отправление предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена.

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) багажа установлена ст. 796 ГК. Эта статья содержит общую формулировку ответственности перевозчика как за несохранность груза, так и багажа. Поэтому рассмотренные основные положения его ответственности за указанное нарушение обязательств при перевозке груза относятся и к ответственности в связи с перевозкой багажа.

Закон устанавливает рамки ответственности перевозчика. В соответствии с п. 1 ст. 796 ГК он отвечает за несохранность багажа после принятия его к перевозке и до выдачи лицу, уполномоченному на получение багажа.

Подтверждением принятия багажа от пассажира к перевозке является выдача ему оформленной багажной квитанции, а фиксацией момента начала ответственности – дата и подпись перевозчика на этом документе. Моментом выдачи багажа является вручение его уполномоченному лицу, предъявившему перевозчику багажную квитанцию.

Возмещение причиненного ущерба осуществляется в следующих размерах:

- в случае утраты или недостачи багажа – в размере стоимости утраченного или недостающего багажа;
- в случае повреждения (порчи) багажа – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного багажа – в размере его стоимости;
- в случае утраты багажа, сданного с объявлением его ценности, – в размере объявленной стоимости багажа.

Имеются некоторые особенности в регулировании транспортными законами вопросов ответственности перевозчика за несохранность багажа. Прежде всего это касается ВК. В нем содержится формулировка оснований, при которых перевозчик не несет ответственности за указанное нарушение обязательств, отличающаяся от формулировки п. 1 ст. 796 ГК. В соответствии с п. 1 ст. 118 ВК перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять. Оценка несоответствия формулировок ст. 118 ВК и ст. 796 ГК дана при рассмотрении ответственности воздушного перевозчика за несохранность груза.

Сделанный в рамках этого анализа вывод о необходимости при решении вопроса об ответственности воздушного перевозчика за несохранность груза руководствоваться п.

1 ст. 796 ГК, а не противоречащим ему п. 1 ст. 118 ВК, полностью относится и к вопросу об ответственности воздушного перевозчика за несохранность багажа.

Особенности регулирования КТМ ответственности перевозчика за несохранность багажа заключаются в том, что законом отдельно установлена его ответственность при осуществлении каботажных перевозок и ответственность при перевозках в заграничном сообщении (п. 1,3 ст. 197). При перевозках багажа в каботаже ответственность перевозчика за утрату или повреждение багажа определяется в соответствии с п. 1 ст. 796 ГК. Иная ситуация, если перевозка осуществляется в заграничном сообщении. Здесь ответственность перевозчика зависит от того, относится ли багаж к каютному или не является таковым.

Нормы КТМ, закрепляющие ответственность перевозчика за несохранность багажа, перевозимого в заграничном сообщении, по сути, воспроизводят положения Международной конвенции об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, от 29 апреля 1961 г., в том числе касающихся и пределов ответственности.

В отдельных транспортных законах, помимо ответственности перевозчика за несохранность багажа, закреплена также его ответственность за несохранность вещей, находящихся при пассажире, а также ручной клади. Так, в соответствии с п. 2 ст. 118 ВК перевозчик несет ответственность за несохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

В УАТГНЭТ, помимо ответственности перевозчика за несохранность багажа, установлена еще и ответственность за несохранность ручной клади пассажира. Но приведенная в законе формулировка основания освобождения перевозчика от ответственности несовершенно. В ч. 10 ст. 34 УАТГНЭТ указывается, что перевозчик освобождается от ответственности за несохранность ручной клади, перевозимой пассажиром, если пассажир не докажет, что ее несохранность произошла по вине перевозчика. Во-первых, возложение доказывания вины перевозчика на пассажира противоречит п. 2 ст. 401 ГК, согласно которому отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство. Во-вторых, Устав не определяет размеры возмещения причиненного несохранностью ручной клади ущерба.

Следует отметить, что отдельными транспортными законами за ненадлежащее исполнение обязательств при перевозке багажа предусмотрена ответственность не только перевозчика, но и пассажира. Так, УЖТ установлена ответственность пассажира за искажение сведений о багаже (ч. 1 ст. 111). Кроме того, УЖТ, а также УАТГНЭТ предусмотрена ответственность за отправку в сданном багаже предметов, перевозка которых в составе багажа запрещена (ч. 2 ст. 111 УЖТ, ч. 9 ст. 35 УАТГНЭТ).