**Содержание**

Введение

1.Общая характеристика договоров перевозки и буксировки

2. Соотношение договора перевозки и договора буксировки

3. Ответственность сторон по договорам перевозки и буксировки

4. Основания освобождения сторон договора от ответственности

Заключение

Список литературы

**Введение**

Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, охватывающий все виды общественного производства, распределения и обмена. Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензий и т.д., продолжают оставаться неизменными уже многие годы.[[1]](#footnote-1)

Россия обладает протяженной сетью внутренних водных путей, значительная часть которых используется для судоходства. В стране создана уникальная глубоководная система европейской части страны, связывающая Балтийское, Белое, Каспийское, Азовское и Черное море и включающая в себя такие межбассейновые соединения как Беломорско - Балтийский канал, Волго-Донский канал, канал им. Москвы, Волго-Балтийский водный путь с каскадом гидроузлов на реках Волге и Каме.

Для того чтобы договоры перевозки и буксировки грузов успешно применялись, необходимо четкое выражение в законе ответственности сторон по данным договорам.

Необходимо отметить, что объектом данного исследования являются общественные отношения, возникающие по поводу ответственности по договорам перевозки и буксировки на транспорте. Предметом исследования является система гражданско-правовых норм, составляющих механизм регулирования отношений.

Целью моей работы является комплексный анализ особенностей ответственности по договорам перевозки и буксировки на внутреннем водном транспорте и ее нормативно-правового регулирования.

1. **Общая характеристика договоров перевозки и буксировки**

Общие черты имущественной ответственности по договорам перевозки и буксировки с гражданско-правовой ответственностью заключаются в том, что имущественная ответственность в перевозке (буксировке) базируется на общих принципах гражданско-правовой ответственности, содержащихся в главе 25 ГК РФ. перевозка буксировка водный транспорт

Имущественная ответственность при перевозке (буксировке) заключается в следующем:

* Ответственность по перевозке (буксировки) может наступить не только в рамках нарушения договора, но и за совершение или не совершение действий на преддоговорной стадии, связанных с организацией перевозок. Данный признак отражен в статье 794 ГР. РФ.
* - Ответственность по перевозке (буксировке) является ограниченной и заключается в некотором ограничении права на полное возмещение убытков
* - По общему правилу возмещению подлежит реальный ущерб в установленном законом размере, при этом упущенная выгода не взыскивается
* - Ограничивается размер пени, взыскиваемой за длящееся нарушение[[2]](#footnote-2)

Согласно договору буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее.

Договор заключается в письменной форме, оформляется специальной накладной на буксировку судов и плотов составленной в соответствии с правилами буксировки и оформленные на основании такой накладной дорожная ведомость и квитанция о приеме буксируемого объекта для буксировки подтверждают заключение договора. Договор буксировки является возмездным, двусторонним, обязывающим. Данный договор является разновидностью договора подряда на перемещение плавучих объектов. Они занимают самостоятельное место в транспортном праве.

По договору перевозки груза одна сторона (перевозчик) обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему другой стороной (грузоотправителем) груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или управомоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Договор является возмездным, двусторонним и обязывающим. Правоотношения, вытекающие из данного договора подразумевают под собой предоставление перевозчиком всего транспортного средства или его части. Предметом договора является транспортная услуга, которую предоставляет транспортная организация, осуществляющая перевозки. Договор является публичным.

По договору перевозки пассажира, перевозчик обязуется перевезти пассажира в порт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа так же доставить багаж в порт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд и провоз багажа. В подтверждение заключения договора перевозки пассажиру выдается билет на право проезда по установленному маршруту.

Этот договор является возмездным, двусторонний, обязывающий. Жизнь и здоровье пассажира подлежат обязательному страхованию на время перевозок на внутреннем водном транспорте, за исключением пассажиров, перевозимых по пригородным, внутригородским экскурсионно-прогулочным маршрутам.

Несмотря на некоторые неоднозначные нормы КВВТ РФ, оценивая степень правового регулирования в нем отношений, связанных с ответственностью по договорам перевозки и буксировки, следует отметить, что в отличие от нормативно правовых актов ряда стран СНГ присутствует весьма детальная и полная регламентация, большое количество норм являются нормами прямого действия. Это повышает эффективность его применения.[[3]](#footnote-3)

1. **Соотношение договора перевозки и договора буксировки**

Главной целью договоров об организации перевозок (буксировки) является решение задачи обеспечения четкого взаимодействия всех участников транспортного процесса.

Эти договоры призваны заменить утраченную систему государственного централизованного планирования. Охватывающего все стадии, начиная с хозяйственных связей производителей и потребителей продукции через планы поставки, т.е. снабжения, и сбыта для каждого предприятия и включая всех исполнителей соответствующих операций по обеспечению подготовки к перевозке, отправления (сдачи-приемки груза), погрузки – выгрузки, складского содержания, перевозки, перевалки при смешанном сообщении, выдачи груза получателю и последующего рассмотрения взаимных претензий и исков.

По существу эти договоры являются документом организации комплексного транспортно-экспедиторского обслуживания по обеспечению сохранной, своевременной и отвечающей интересам грузовладельцев доставки грузов при их систематическом отправлении или при особо сложных условиях их разового транспортирования.

1. **Ответственность сторон по договорам перевозки и буксировки**

Ответственность сторон возникает с момента заключения договора об организации перевозок. В действующем законодательстве выделяют следующие виды ответственности.

Ответственность перевозчика или буксировщика за неподачу транспортных средств, грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта за не использование поданных транспортных средств(Ст. 115 КВВТ РФ).

Ответственность устанавливается в виде штрафа в следующих размерах:

* - при перевозке груза на судне или буксировке буксируемого объекта - 0,1 размера минимального размера оплаты труда за каждую тонну груза или буксируемого объекта;
* - при перевозке груза в контейнерах - 0,5 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, двух размеров минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн.

Таким образом, указанная статья по размеру санкций, применяемых при невыполнения заявки на перевозку грузов, ставит участников в равное положение.[[4]](#footnote-4) Буксировщик и отправители грузов освобождаются от ответственности за неподачу транспортных средств или за не предъявление буксируемых объектов в согласованном объеме и в установленное время в случаях, если это произошло в следствии:

* - Непреодолимой силы
* - Спасения силами буксировщика жизни людей или имущества на воде
* -Ограничения или запрещения движения судов бассейновым органом государственного управления на внутреннем водном транспорте, военных действий, объявлении карантина.

Ответственность перевозчика за несоблюдение сроков доставки груза и задержку отправления пассажирского судна или прибытие его с опозданием или буксировщика за несоблюдение сроков доставки буксируемого объекта (Ст. 116 КВВТ РФ).

Согласно статье 109 КВВТ РФ Общий срок доставки грузов в прямом смешанном сообщении определяется исходя из совокупности сроков доставки их внутренним водным транспортом и транспортом других видов и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на транспорте соответствующих видов. В случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении имущественную ответственность за просрочку доставки грузов несет сторона, по вине которой допущена такая просрочка.[[5]](#footnote-5)

При этом в статье 116 КВВТ РФ за несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта перевозчик или буксировщик уплачивают по требованию грузополучателя или получателя буксируемого объекта пени в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если они не докажут, что несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик или буксировщик не мог предотвратить и устранение, которых от него не зависело. При этом за задержку отправления пассажирского судна или прибытие его с опозданием, за исключением перевозок по пригородному, внутригородскому маршрутам перевозок пассажиров и на переправах, перевозчик уплачивает пассажиру по его требованию штраф в размере трех процентов стоимости проезда за каждый час задержки или опоздания, но не более чем в размере стоимости проезда, если перевозчик не докажет, что такие задержка или прибытие с опозданием произошли вследствие непреодолимой силы, устранения угрожающей жизни и здоровью пассажиров неисправности пассажирского судна или иных не зависящих от перевозчика обстоятельств. Задержка отправления транспортного средства или опоздание его прибытия в пункт назначения дает основание для предъявления к перевозчику требования о возмещении пассажиру морального вреда, вызванного задержкой отправления транспортного средства или опозданием его прибытия в пункт назначения.[[6]](#footnote-6)

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, багажа либо буксировщика за утрату или повреждение буксируемого объекта (Ст.117 КВВТ РФ).

Согласно данной статье перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, багажа либо буксировщик - за утрату или повреждение буксируемого объекта с момента приема груза, багажа или буксируемого объекта для перевозки или буксировки (выдачи грузоотправителю, отправителю багажа или отправителю буксируемого объекта квитанции, подтверждающей прием груза или багажа для перевозки либо буксируемого объекта для буксировки) и до момента их выдачи грузополучателю (росписи его в дорожной ведомости в получении груза), получателю багажа (росписи его в багажной квитанции) или получателю буксируемого объекта (росписи его в дорожной ведомости в получении буксируемого объекта), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, багажа либо утрата или повреждение буксируемого объекта произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик либо буксировщик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Груз, багаж или буксируемый объект считается утраченным, если не прибудет в порт назначения по истечении 30 суток после окончания срока доставки, и стоимость такого груза, багажа или буксируемого объекта подлежит возмещению в случае:

* - Повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза или багажа, при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере стоимости груза или багажа;
* - Утраты груза или багажа, сданных для перевозки с объявлением их ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа.
* - Утраты либо недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного либо недостающего груза или багажа.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из цены груза или багажа, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, при отсутствии счета или указания цены, в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей, повреждением (порчей) груза или багажа, возмещается взысканная за перевозку груза или багажа провозная плата, если такая плата не входит в стоимость груза или багажа.

При повреждении плота по вине буксировщика он оплачивает:

* - Отправителю (получателю) плота - стоимость утраченного такелажа;
* - Организации - стоимость сбора древесины, определяемую соглашением сторон или решением арбитражного суда, но не более чем полную стоимость древесины в момент транспортного происшествия с плотом исходя из цены, обычно взимаемой за аналогичный товар в месте сбора такой древесины.

При повреждении буксируемого объекта, за исключением плота, с буксировщика взыскивается стоимость ремонта буксируемого объекта, определяемая отправителем или получателем буксируемого объекта либо определяемая в результате независимой экспертизы в случае разногласий относительно стоимости ремонта буксируемого объекта. В случае утраты буксируемого объекта с буксировщика взыскиваются ущерб в размере стоимости утраченного буксируемого объекта и плата за его буксировку, если эта плата не входит в стоимость утраченного буксируемого объекта.

Ответственность грузоотправителя, грузополучателя, отправителя и получателя буксируемого объекта согласно статье 120 КВВТ РФ наступает:

* За неправильное указание в транспортной накладной наименования груза, особых отметок и необходимых при перевозке груза мер предосторожности, за предъявление запрещенного для перевозки груза или за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя взыскивается штраф в размере пятикратной платы за перевозку такого груза на все расстояние его перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика.

Любое из указанных оснований ответственности должно быть доказано перевозчиком. Причем не обязательно, чтобы в результате этого перевозчик понес какие-либо убытки, достаточно самого факта таких действий и указаний отправителя. Штраф подлежит уплате независимо от того, возместил ли отправитель перевозчику убытки, вызванные этим, то есть возмещение отправителем убытков не является основанием освобождения отправителя от уплаты данного штрафа. Этот штраф является не исключительной, а штрафной неустойкой.[[7]](#footnote-7)

* За сверхнормативный простой судов и задержку возврата контейнеров с грузоотправителя, грузополучателя, отправителя и получателя буксируемого объекта, по вине которых они допущены, взыскивается штраф в следующих размерах:

- 0,5 размера минимального размера оплаты труда за 100 тонн грузоподъемности самоходного грузового судна в час;

- 0,07 размера минимального размера оплаты труда за 100 тонн грузоподъемности несамоходного грузового судна в час;

- одного минимального размера оплаты труда за 100 киловатт мощности буксирного судна в час.

Грузоподъемность судна менее чем 50 тонн и мощность двигателя судна менее чем 50 киловатт не учитываются, грузоподъемность судна, равная 50 тоннам и более, и мощность двигателя судна, равная 50 киловатт и более, принимаются за целую сотню.

* За несвоевременную оплату перевозки груза или буксировки буксируемого объекта с грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта взыскиваются пени в пользу перевозчика или буксировщика в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случае образования задолженности по оплате за перевозку груза, доставленного в порт назначения, выдача его может быть задержана, если это не приведет к порче груза, до уплаты всех платежей, в том числе пеней за просрочку платежей, или до предоставления гарантий в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Кроме того, говоря о задержке выдачи груза, следует отметить, что здесь применена конструкция такого способа обеспечения выполнения обязательств, как удержание (ст.359 ГК РФ), что представляет собой конкретизацию правил п.4 сто. 790 ГК РФ, согласно которому перевозчик вправе удерживать переданные ему для перевозки грузы и багаж в обеспечение причитающихся ему платежей, если иное не установлено законом, договором или не вытекает из существа обязательств. Данные правила, как в ГК РФ, так и в КВВТ РФ, носят диспозитивный характер, что означает возможность сторон в договоре или в дополнительном соглашении определить иные способы обеспечения выполнения обязательств.[[8]](#footnote-8)

* За неочистку судов или контейнеров после выгрузки грузов грузовладелец обязан уплатить перевозчику стоимость работ по их очистке в двукратном размере. Перевозчик имеет право отказаться от уборки от причала неочищенных судна или контейнера впредь до выполнения грузовладельцем работ по их очистке.

- За повреждение судна, контейнера или средств пакетирования с виновной стороны взыскивается стоимость необходимого ремонта. КВВТ РФ не устанавливает права грузоотправителя или грузополучателя определять кто будет производить ремонт в случае причинения им повреждений судну или контейнерам, вследствие чего это может устанавливаться договором. Если установлено, что ремонт осуществляет перевозчик, то с грузоотправителя или грузополучателя взыскивается его стоимость. При этом должно быть зафиксировано документально принятие перевозчиком поврежденного судна или контейнера. Должны быть предоставлены и документы, подтверждающие произведенный ремонт и его стоимость.

- Грузоотправитель или отправитель буксируемого объекта несет ответственность перед перевозчиком или буксировщиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты следующих документов:

А) предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации и законодательства Российской Федерации.

Б) сертификаты, паспорта качества, удостоверения и другие документы, наличие которых установлено федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Конкретный перечень документов определяется из специфики перевозки, вида груза, маршрута следования.

Ответственность за ущерб от загрязнения с судна нефтью или другими веществами (Ст.121 КВВТ РФ)

В последние годы существенно возросла доля нефтегрузов, перевозимых по внутренним водным путям, что представляет серьезную угрозу экологической безопасности и требует дополнительного контроля со стороны государственных структур. В связи с этим в последнее время вопросам безопасности на речном транспорте уделяется особое внимание, предпринимаются меры по созданию функциональной подсистемы ликвидации разливов нефти на внутренних водных путях. Требования обеспечения экологической безопасности при эксплуатации судов в отношении судовладельцев устанавливаются правилами предотвращения загрязнения с судов сточными нефтесодержащими водами внутренних водных путей. Указанные правила утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральными органами исполнительной власти, полномочиями которых является обеспечение экологической безопасности.[[9]](#footnote-9) В этих условиях очевидной является значимость установления ответственности за ущерб от загрязнения с судна нефтью.

В соответствии со статьей 121 КВВТ РФ Судовладелец несет ответственность за ущерб от загрязнения с судна нефтью или другими веществами.

Ущерб от загрязнения с судна нефтью или другими веществами означает вред, который причинен жизни и здоровью людей или окружающей среде либо в результате причинения которого затруднено использование водных объектов. Указанный ущерб включает в себя расходы на принятие разумных мер, предпринятых любым лицом по предотвращению или ликвидации последствий происшествия, которое могло вызвать либо вызвало утечку или сброс с судна нефти или других веществ, и убытки, связанные с осуществлением таких мер. Возмещение вреда, причиненного окружающей среде в результате ее загрязнения, осуществляется добровольно либо на основании решения суда или арбитражного суда в установленном порядке.

Судовладелец не несет предусмотренную настоящей статьей ответственность за ущерб от загрязнения с судна нефтью или другими веществами, если докажет, что ущерб произошел вследствие причин, предусмотренных подпунктом 1 пункта 1 статьи 118 настоящего Кодекса, а также вследствие действий или бездействия третьих лиц с намерением причинить ущерб либо неправомерных действий или небрежности организаций, ответственных за поддержание в порядке средств навигационного оборудования.

В случае, если судовладелец докажет, что ущерб от загрязнения с судна нефтью или другими веществами полностью или частично причинен по вине потерпевшего лица, в зависимости от степени его вины размер возмещения ущерба должен быть уменьшен или в возмещении ущерба может быть отказано.

В случае, если ущерб от загрязнения с судна нефтью или другими веществами вызван их утечкой или сбросом более чем с одного судна, владельцы этих судов несут ответственность за причиненный ущерб пропорционально степени вины каждого из них, если не докажут, что имеют право на освобождение от ответственности на основании настоящей статьи. Степень вины судовладельцев устанавливается государственной речной судоходной инспекцией бассейна.

В случае, если ущерб не может быть разумно разделен между виновными судовладельцами, они несут солидарную ответственность.

1. **Основания освобождения сторон договора от ответственности**

Транспортные уставы и кодексы, устанавливая основные положения об ответственности участников перевозочного процесса, содержат перечень обстоятельств, при наличии которых участники освобождаются от имущественной ответственности. Условно их можно разделить на три группы:

* Действия непреодолимой силы и военные действия;
* Прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленные в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;
* Иные случаи.[[10]](#footnote-10)

В качестве освобождения перевозчика от ответственности ст. 118 КВВТ РФ примодит в виде единого перечня обстоятельства, освобождающие его от ответственности за три вида нарушений обязательств по перевозки грузов: за просрочку их доставки, за невыполнение заявки на перевозку груза или буксировку плавучих объектов, а так же за несохранность груза, багажа и буксируемого объекта. С точки зрения юридической техники такой подход вызывает серьезные сомнения, ведь речь идет о различных нарушениях разных обязательств, в отношении которых невозможно конструировать единый и универсальный перечень оснований освобождения от ответственности за их нарушения. Однако по замыслу законодателя, каждое из приведенных обязательств служит основанием для освобождения перевозчика от ответственности за нарушение каждого из названных обязательств и подобное можно назвать допустимым.

Перевозчик (буксировщик) освобождаются от ответственности, предусмотренной ст.115, ст.116, и ст.117 КВВТ РФ, если невыполнение обязательств произошло вследствие:

* Ограничения или запрещения движения судов на период действия таких ограничения или запрещения;
* Спасения жизни людей или имущества на воде.

Кроме того, ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, багажа либо буксировщика за утрату или повреждение буксируемого объекта исключают следующие обстоятельства:

* Неправильные действия и указания грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта в случае доказательства таких действий и указаний (вина грузоотправителя и отправителя буксируемого объекта);
* Скрытые недостатки тары, груза или его свойства. Согласно п.1 ст.69 КВВТ РФ грузоотправитель до предъявления груза для перевозки обязан подготовить его таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозки, сохранность груза, судна и контейнеров. при этом важно, чтобы недостатки тары, груза или его свойства не могли быть обнаружены перевозчиком при приемке груза к перевозки. Если же недостатки тары или упаковки носили явный характер, а перевозчик все-таки принял груз к перевозке, то вся ответственность за последствия будет возложена на перевозчика;
* Разницы в массе груза в пределах норм естественной убыли, снижения влажности и расхождения норм в показаниях весовых приборов, а также разницы в массе груза, принятого для перевозки исходя из массы, определенной грузоотправителем без участия перевозчика;
* Доставки груза на исправном судне с исправными запорно-пломбировочными устройствами или в сопровождении представителя грузоотправителя, грузополучателя без запорно-пломбировочных устройств при наличии об этом отметки в транспортной накладной.

Грузоотправитель или отправитель буксируемого объекта освобождаются от ответственности за неиспользование транспортного средства в случае, если груз или буксируемый объект не были предъявлены для перевозки или буксировки в результате ограничения или запрещения движения судов в порядке ст.77 КВВТ РФ. Такое условие освобождения от ответственности действует только на период введения ограничения или запрещения движения судов. Если груз или буксируемый объект не были предъявлены к перевозке или буксировке после окончания такого ограничения (запрещения), отправитель должен доказать, что причины неиспользования транспортного средства были связаны с таким ограничением или запрещением – возникли в это время и в связи с этим.

**Заключение**

По результатам проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

* Имущественная ответственность в перевозке (буксировке), базируясь на общих принципах гражданско-правовой ответственности. имеет, тем не менее, свои специфические признаки, которые в науке и правоприменительной деятельности не находят однозначной оценки:
  + Ответственность по договорам перевозки и буксировке может наступить не только в рамках нарушения договора, но и за совершение (несовершение) действий на преддоговорной стадии, связанных с организацией перевозок;
  + Ответственность по перевозке (буксировке) является ограниченной;
  + Солашенияя сторон в перевозке (буксировке) относительно уменьшения или устранения ответственности сторон, является недействительной или ничтожной;
  + Отступление от общего принципа ответственности предпринимателей на началах риска, который состоит в том, что установлена презумпция вины перевозчика (буксировщика) за несохранность груза (буксируемого объекта).
* Действующий КВВТ РФ дифференцировано подходит к определению ответственности сторон договора перевозки (буксировки),различая:
* Ответственность, которая может возлагаться как на перевозчика (буксировщика),так и на грузоотправителя (отправителя) буксируемого объекта (ст.115 КВВТ РФ);
* Ответственность перевозчика (буксировщика) – ст.116,117,119 КВВТ РФ;
* Ответственность грузоотправителя, грузополучателя и иных лиц - ст.120 КВВТ РФ.
  + В условиях существенного возрастания доли нефтегрузов, перевозимых по внутреннем водным путям, возникает серьезная угроза экологической безопасности, что обуславливает необходимость дополнительного контроля со стороны государственных структур, установления в КВВТ РФ ответственности за ущерб от загрязнения с судна нефтью и другими веществами.
  + Транспортные уставы и кодексы, устанавливая основные положения об ответственности участников перевозочного процесса, содержат перечень обстоятельств, при наличии которых участники освобождаются от имущественной ответственности. Условно их можно разделить на:
* Действия непреодолимой силы и иные действия;
* Прекращение или ограничение перевозок грузов в определенных направлениях, установленные в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;
* Иные случаи.

**Список литературы**

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24 – ФЗ//СЗ РФ.2001.№11.Ст.1001.

Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)от 30 ноября 1994 г. N 51-ФЗ//СЗ РФ.1994.№32.Ст.3301.

Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. №14-ФЗ//СЗ РФ.1996.№5.Ст.410.

Определение ВАС РФ от 31 октября 2008 г.№13528/08 по делу №А58-7466/07-0237// СПС «Консультант Плюс».

Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств – участников СНГ. - М.:Норма,2007. —512 с

Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник.-М.:стициформ,2007— 546 с.

Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2007 года №24 – ФЗ (постатейный) / Под. ред. А.Н. Кайль, 2009.

Куликова О.В., Алихаджиева А.С., Свечникова И.В. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации (постатейный) от 7 марта 2001 года N 24-ФЗ,2008

Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. - М.: Альфа-Пресс,2005,—135 с.

Чаусская О.А. Гражданское право.-М.: Дашков и К,2007 — 480 с.

1. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник.-М.:стициформ,2007 [↑](#footnote-ref-1)
2. Чаусская О.А. Гражданское право.-М.:Дашков и К,2007 [↑](#footnote-ref-2)
3. Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств – участников СНГ.-М.:Норма,2007. [↑](#footnote-ref-3)
4. Куликова О.В.,Алихаджиева А.С.,Свечникова И.В Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации (постатейный) от 7 марта 2001 года N 24-ФЗ,2008 [↑](#footnote-ref-4)
5. Определение ВАС РФ от 31 октября 2008 г.№13528/08 по делу №А58-7466/07-0237// СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-5)
6. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. - М.: Альфа-Пресс,2005 [↑](#footnote-ref-6)
7. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2007 года №24 – ФЗ (постатейный) / Под. ред. А.Н. Кайль,2009.. [↑](#footnote-ref-7)
8. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2007 года №24 – ФЗ (постатейный) / Под. ред. А.Н. Кайль,2009.. [↑](#footnote-ref-8)
9. Куликова О.В. Алихаджиева А.С., Свечникова И.В Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации (постатейный) от 7 марта 2001 года N 24-ФЗ,2008 [↑](#footnote-ref-9)
10. Куликова О.В.,Алихаджиева А.С.,Свечникова И.В Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации (постатейный) от 7 марта 2001 года N 24-ФЗ,2008 [↑](#footnote-ref-10)