**ОГЛАВЛЕНИЕ**

**ВВЕДЕНИЕ**

**ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ**

1.1 Развитие правового регулирования договора перевозки

1.2 Современное понятие договора перевозки

**ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

2.1 Договор перевозки грузов

2.2Договор перевозки пассажиров

**ГЛАВА 3. ОТВЕСТВЕННОСТЬ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

3.1 Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов

3.2 Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки пассажира

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

**БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

# ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы дипломного исследования.** Транспорт является сферой жизнедеятельности, которая во многом определяет уровень развития страны и цивилизации общества, возможность перехода к рыночным отношениям, степень обеспеченности прав и свобод человека и гражданина, состояние окружающей среды и т.д.

Транспортные услуги не являются производством материального продукта, но значительно влияют на перемещение вещей и населения: на миграцию, торговлю, рабочую силу.

В настоящее время железнодорожный транспорт России находится в состоянии структурного реформирования и приватизации. При этом федеральный железнодорожный транспорт имел массу специфических черт, например: территориально-отраслевое построение управленческой структуры, необходимость поддержания высокой степени централизации в руководстве перевозочным процессом, практическое отсутствие конкуренции как со стороны других видов транспорта, так и по параллельным направлениям. Все это порождает объективные трудности реформирования и проведения в отрасли рыночных преобразований.

Значительно обновилась правовая база, регулирующая обязательства по перевозке грузов железнодорожным транспортом. Так, в 2002-2003 гг. приняты и вступили в юридическую силу следующие важнейшие Федеральные законы: "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", "Устав железнодорожного транспорта РФ", "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта". Кроме того, во исполнение ст. 3 Устава железнодорожного транспорта РФ в июне 2003 года Министерством путей сообщения РФ был утвержден целый пакет Правил перевозок.

Совершенствование законов, регулирующих отношения из деятельности железнодорожного транспорта, невозможно без глубокого теоретического осмысления проблем транспортного права. В настоящее время одной из таких проблем является уяснение правовой природы отношений, возникающих между лицами, предполагающими вступить в договор перевозки.

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

Однако проблематика исследования не исчерпана, прежде всего, это объясняется изменениями законодательства, новыми нормативно-правовыми актами.

**Объектом исследования** являются общественные отношения, возникающие по поводу перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом.

**Целью исследования** является рассмотрение и актуализация вопросов, касающихся понятия договора перевози пассажиров и грузов железнодорожным транспортом и выявление проблем при этом возникающих.

Целевая направленность исследования обусловила необходимость решения следующих **задач:**

- рассмотрение развития договора перевозки;

- определение понятия договора перевозки грузов;

- рассмотрение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом;

- рассмотрение договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом;

- раскрытие основания заключения договора, его исполнения и возникающих при этом проблем;

- анализ элементов обязательства по перевозке, а также прав и обязанностей сторон;

- рассмотрение порядка прекращения договора;

- определение ответственности сторон.

**Предмет исследования** составляют:

- нормы Гражданского кодекса РФ и федеральных законов предусматривающие возникновение обязательств по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом;

- научные публикации и материалы периодической печати, относящиеся к теме исследования;

- материалы судебной практики арбитражного суда применительно теме исследования.

В качестве **методов в работе использованы** как общенаучные методы познания (анализ, синтез, дедукция, индукция), так и метод сравнительного исследования. Это позволяет выявить особенности соотношения норм Гражданского кодекса и Федеральных Законов, регулирующих отношения касающиеся договора аренды и отдельных его видов.

**Структура работы** состоит из введения, трех глав, объединяющих шесть параграфов, заключения и библиографического списка.

# ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

# 1.1 Развитие правового регулирования договора перевозки

В дореволюционной России существовало детальное регулирование отношений, возникающих при перевозке пассажиров по железным дорогам. Достаточно сказать, что в Общем уставе российских железных дорог 1885 г. (в ред. 1916 г.) имелась отдельная глава (глава вторая) о перевозке пассажиров и их багажа, включавшая в себя 29 статей. В соответствии с Общим уставом (ст. 15) постоянное пассажирское движение должно было производиться согласно расписанию, опубликованному ко всеобщему сведению и вывешенному для обозрения на всех станциях. В расписании надлежало указывать: время проследования (прибытие, остановка и отход) поезда через каждую станцию; классы вагонов, входящих в состав каждого поезда; станции, на которых производится прием пассажиров, с указанием, на какие именно станции могут следовать принимаемые в том или другом месте пассажиры с каждым поездом; поезда, в которых имеются отделения дамские и для курящих, и в составе какого именно класса полагаются те и другие. Время отхода и прибытия поездов указывалось по петроградскому или местному времени.

Число пассажирских поездов и вагонов в них должно было соответствовать существующей на каждой линии в данное время потребности в беспрепятственной перевозке пассажиров в пределах пропускной способности железной дороги и подъемной силы вагонов. Количество вагонов в поездах, а также случаи отправления пассажирских экстренных и дополнительных поездов определялись для каждой дороги министром путей сообщения.

Билетная и багажная кассы открывались и закрывались во время, определенное Министерством путей сообщения для каждой станции отдельно. На пассажирских билетах должны были обозначаться: время выдачи и номер билета; станция отправления, станция назначения; класс, цена билета; род и номер поезда. Плата за проезд пассажиров и провоз багажа определялась действовавшими на основе закона тарифами, печатные экземпляры которых должны были продаваться на всех станциях. Тарифы местного сообщения вывешивались у касс и в пассажирских залах.

Каждый пассажир имел право на провоз бесплатно в вагоне того класса, в котором он следовал, одного ребенка в возрасте до пяти лет при условии, что этот ребенок не занимал отдельного места; за провоз остальных детей (до десяти лет) взималась плата, которая не должна была превышать половины провозной платы, определенной для взрослого человека.

Пассажир обязывался иметь билет на проезд и предъявлять его агентам железной дороги. Сроки действительности пассажирских билетов для проезда определялись железными дорогами и утверждались Министерством путей сообщения. Билет на проезд давал право на одно место в вагоне соответствующего класса, которое и должно было предоставляться пассажиру по его требованию. При невозможности предоставления места, соответствующего билету, пассажиру отводилось временное место в вагоне высшего класса без взимания дополнительной платы. В случае отсутствия свободных мест в вагоне высшего класса пассажиру предоставлялась возможность либо обменять свой билет на билет более низкого класса с выплатой ему разницы в цене, либо отказаться от поездки и получить обратно уплаченные денежные средства за билет и багаж.

Пассажир, оказавшийся в поезде без билета, был обязан уплатить двойную стоимость билета за все фактически пройденное поездом расстояние от контрольной станции до станции, на которой была предусмотрена расписанием ближайшая остановка поезда, и купить новый билет до места своего назначения. При невыполнении этой обязанности такой пассажир удалялся из поезда при условии предоставления обеспечения оплаты проезда (двойной провозной платы). Непредоставление соответствующего обеспечения влекло за собой составление протокола, в котором фиксировалось нарушение, допущенное пассажиром, а также удостоверялись его личность и место жительства. На основании данного протокола соответствующая сумма взыскивалась с пассажира в судебном порядке (ст. 25, 162 Общего устава).

Начальник станции имел право, в том числе с помощью жандармов, удалить пассажира из поезда также в следующих случаях: если пассажир нарушает правила, обеспечивающие спокойствие других пассажиров; когда пассажир совершает действия, оскорбительные для иных пассажиров; если пассажир, следуя в общем вагоне, находится в болезненном состоянии, угрожающем опасностью другим пассажирам, или страдает недугом, возбуждающим общее отвращение (при отсутствии возможности поместить его в отдельное помещение). Причем удаление пассажира из поезда не допускалось на станциях, находящихся вдали от городов, сел и деревень, а пассажиры, удаленные из поезда, имели право на возвращение уплаченной ими провозной платы с удержанием соответствующей части за фактически проследованное ими расстояние.

Каждый пассажир имел право взять с собой в вагон такое количество ручной клади, которое может поместиться без стеснения других пассажиров в пространстве, отведенном для ручной клади. Ручная кладь перевозилась бесплатно, забота о ее сохранности лежала на самих пассажирах, на железную дорогу возлагалась лишь обязанность принимать зависящие от нее меры к охране ручной клади пассажиров. Ручной кладью считались мелкие и легко переносимые вещи, которые без затруднения могли поместиться в пассажирском вагоне.

В отличие от ручной клади, под пассажирским багажом разумелась такая кладь, которая за плату, определенную тарифом, отправлялась в багажном вагоне того же поезда, в котором следовал пассажир. В качестве багажа подлежали перевозке лишь такие предметы, которые были упакованы в чемоданы, сундуки, корзины, дорожные мешки и т.п. Громоздкие предметы, упакованные в крупные мешки, бочки и т.п., допускались к перевозке в качестве багажа только по мере возможности с разрешения начальника станции. Каждый пассажирский билет давал пассажиру право на бесплатный провоз в багажном вагоне одного пуда багажа. Прием багажа удостоверялся квитанцией. Выдача багажа осуществлялась железной дорогой предъявителю багажной квитанции.

Если багаж не выдавался железной дорогой предъявителю багажной квитанции в течение 48 часов после востребования, пассажир имел право считать его утраченным и получить от железной дороги причитающееся за него вознаграждение.

Багаж, не востребованный по прибытии поезда на соответствующую станцию, брался железной дорогой на ответственное хранение. Затем в течение 14 дней сведения о невостребованности багажа должны были троекратно публиковаться в ведомостях. По истечении следующих четырех месяцев, если хозяин багажа не обнаруживался, багаж продавался с публичных торгов.

Общий устав российских железных дорог предусматривал специальные меры ответственности, которые применялись к железным дорогам в случае нарушения условий договора перевозки пассажиров и багажа. Возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью пассажиров в ходе перевозки, осуществлялось железными дорогами по правилам, предусмотренным гражданским законодательством.

В случае неправильного удаления пассажира из поезда последний получал право по своему выбору либо требовать возмещения причиненных убытков, либо получить с железной дороги вознаграждение в размере двойной провозной платы (ст. 93 Общего устава).

Железная дорога не несла ответственности перед пассажирами за просрочку времени отхода или прибытия поездов. Однако если указанная просрочка влекла за собой перерыв путешествия вследствие отхода примыкающего поезда другой дороги, то пассажиру, следовавшему в прямом сообщении, возвращалась плата, внесенная за проезд и провоз багажа.

При подготовке проекта Гражданского Уложения его составители рассматривали и договор перевозки пассажиров, и договор перевозки багажа в качестве отдельных видов договора перевозки. Специальные правила, регламентировавшие перевозку пассажиров, характеризовались прежде всего направленностью на обеспечение безопасности пассажиров. Согласно ст. 1998 проекта ГУ перевозчик обязан прилагать крайнюю заботливость о безопасной перевозке пассажиров и отвечает за всякий вред, происшедший от недостатка знаний и опытности, необходимых для исполнения принятой на себя перевозки. В комментарии к данной статье Редакционная комиссия подчеркивала, что в некоторых договорных отношениях от должника требуется особое внимание к делу, а не обыденная осторожность. К таким договорам принадлежит перевозка, для успешного исполнения которой перевозчик должен иметь особые познания и опыт, так как ему вверяются не только чужое имущество, но и личная безопасность пассажиров. По мнению Редакционной комиссии, "перевозчики обязаны не только исполнять предусмотренные законом или иными обязательными постановлениями... технические правила предосторожности относительно исправного содержания перевозочных средств, но и вообще прилагать крайнюю заботливость о безопасной перевозке пассажиров; в случае же несоблюдения такой заботливости или неимения необходимых для исполнения принятой на себя перевозки знаний и опытности перевозчик должен отвечать за происшедший от сего вред для пассажиров...".

Практическое значение указанной нормы состояло в том, что особо строгие требования предъявлялись теперь не только к общественным возчикам, как это предусматривалось действовавшим законодательством, а ко всем перевозчикам.

На перевозчиков возлагалась обязанность содержать перевозочные средства в исправности, они должны были быть безопасными и пригодными для перевозки пассажиров. Перевозчикам запрещалось принимать пассажиров в числе большем, чем позволяют его перевозочные средства. В случае нарушения перевозчиком этой обязанности каждый из пассажиров имел право привлечь его к гражданской ответственности, например отказаться от услуг перевозчика и потребовать возмещения убытков.

Определенные обязанности возлагались проектом ГУ и на пассажиров. В частности, общественный возчик имел право не принимать к перевозке лиц, находящихся в нетрезвом виде или в таком болезненном состоянии, которое может угрожать опасностью другим пассажирам. В этом случае пассажиру возвращалась внесенная им провозная плата (ст. 2000 проекта ГУ). Комментируя данную статью, Редакционная комиссия подчеркивала, что общественный возчик в силу закона или концессии обязан к перевозке пассажиров, не оказывая предпочтения одному лицу перед другим. Невыполнение этого требования влечет возложение на общественного возчика обязанности возместить причиненные пассажиру убытки. Для обеспечения безопасности пассажиров было предусмотрено исключение из этого общего правила: общественному возчику предоставлялось право не принимать к перевозке лиц в нетрезвом виде или таком болезненном состоянии, которое может угрожать опасностью другим пассажирам. Причем соответствующая норма не запрещала общественному возчику безусловно принимать к перевозке лиц в нетрезвом виде или болезненном состоянии, так как подобное строгое правило оказывалось бы часто несправедливым и излишним, например при наличии возможности отвести нетрезвому или больному пассажиру отдельное помещение. Вместе с тем "общественный возчик, добровольно и сознательно принявший к перевозке таких опасных лиц, обязан, конечно, отвечать за них...".

Основная обязанность пассажира состояла в уплате провозной платы. Проект ГУ включал в себя норму, согласно которой провозная плата, если она не получена до отправления пассажира в путь, может быть истребована общественным возчиком во всякое время в пути (ст. 2002 проекта). При этом Редакционная комиссия отмечала, что по существующему обычаю плата простым перевозчикам (извозчикам, паромщикам и т.п.) производилась пассажиром по окончании пути. Однако, подчеркивалось далее, такой порядок взимания провозной платы неприменим к общественным возчикам, которые, имея дело с многочисленными пассажирами, подвергались бы значительным задержкам в местах остановок и часто лишались бы причитающейся им платы ввиду фактической невозможности уследить за всеми пассажирами и заставить их произвести платеж. Поэтому "общественный возчик имеет право требовать провозную плату вперед, т.е. как до отправления пассажиров в путь, так и во всякое время в продолжении перевозки".

Железные дороги не имели права отказать грузоотправителям в принятии их грузов к перевозке. Исключение составляли только случаи, когда: 1) отправитель груза не соглашался подчиниться условиям перевозки, установленным Общим уставом российских железных дорог; 2) перевозка грузов была приостановлена по распоряжению правительства или вследствие чрезвычайного события либо действия непреодолимой силы; 3) перевозка предъявленного к отправке груза требовала особо приспособленных перевозочных средств, которые железная дорога не имела бы и не была обязана иметь; 4) все помещения и площади железнодорожной станции, предназначенные для хранения грузов, были заполнены, а предъявленный груз не принадлежал к числу грузов, предназначенных к отправке вне очереди (ст. 2 Общего устава).

При отсутствии возможности отправить груз в день его принятия от грузоотправителя железная дорога была обязана обеспечить его отправку в порядке очередности (принятие груза к перевозке с ожиданием на складе). Данное условие отправки груза указывалось в накладной, где также обозначался день будущей отправки груза, а при невозможности определить указанную дату - наименования двух последних грузоотправителей, ожидающих своей очереди (ст. 49 Общего устава).

В Советском Союзе придавалось большое значение развитию транспорта как одного из основных звеньев единого народнохозяйственного комплекса страны. В соответствии с многочисленными директивными документами партии и правительства выделялись значительные капиталовложения на расширение сети железных дорог, строительство новых шоссейных дорог, портов, пристаней, аэропортов, увеличение парка вагонов и иных средств передвижения, на разработку и производство современных морских и воздушных судов. Устойчивыми темпами возрастали объемы пассажирских и грузовых перевозок.

Как отмечалось в Программе Коммунистической партии Советского Союза, принятой XXII съездом КПСС (1961 г.) и служившей базовым документом для перспективного планирования развития страны, "рост народного хозяйства потребует ускоренного развития всех видов транспорта. Важнейшими задачами в области транспорта являются: расширение транспортно-дорожного строительства и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения во всех видах перевозок; дальнейшее техническое перевооружение железнодорожного и других видов транспорта; значительное повышение скоростей на железных дорогах, морских и речных путях; согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной сети".

В юридической и экономической литературе того времени также постоянно подчеркивались роль и значение транспорта, грузовых и пассажирских перевозок в развитии народного хозяйства. Например, О.С. Иоффе писал: "В экономической жизни нашей страны транспорт занимает особое место. Во-первых, при его посредстве обеспечивается связь между промышленностью и сельским хозяйством, а также между различными отраслями самой промышленности. Во-вторых, благодаря ему осуществляется движение продукции из сферы производства в сферу обращения, а тем самым транспортная деятельность выступает в качестве продолжения процесса производства в пределах процесса обращения... В-третьих, осуществляемые различными видами транспорта перевозки касаются не только грузов, но и пассажиров, а также их багажа, и именно в такой форме обслуживаются многообразные потребности в передвижении, возникающие у граждан... Важнейшее народнохозяйственное значение социалистического транспорта обусловливает и предопределяет роль правового регулирования транспортной деятельности в СССР".

Вместе с тем следует отметить, что как раз уровень правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа на протяжении всего советского периода развития гражданского права отличался явной неадекватностью степени общественного понимания роли и значения транспорта в жизни страны. Достаточно сказать, что в течение большей части советского периода нормы о договоре перевозки отсутствовали в кодифицированных актах гражданского законодательства. Например, Гражданский кодекс РСФСР 1922 г. не включал каких-либо норм, направленных на регулирование договора перевозки.

Только в Основах гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г. (далее - Основы гражданского законодательства 1961 г.) появилась отдельная глава, посвященная договору перевозки - гл. 9 "Перевозка". В связи с этим А.Л. Маковский, комментируя соответствующие положения Основ, подчеркивал значение кодификации норм о договоре перевозки: "Включение в Основы норм о перевозке грузов, пассажиров и багажа имеет важное значение. Во-первых, в союзном законе впервые закреплены не отдельные, а все важнейшие положения о перевозках. Тем самым создана предусмотренная Конституцией СССР (ст. 66) законодательная основа для получившего широкое распространение регулирования отношений по перевозкам актами Совета Министров СССР. Во-вторых, впервые в советском праве основополагающие нормы о перевозках помещены в акте, определяющем основы всего гражданского законодательства СССР и союзных республик. Вследствие этого как нормы о перевозках, содержащиеся в Основах, так и нормы о перевозках, издаваемые в их развитие... подчинены общим началам советского гражданского, в частности, обязательственного права, закрепленным в Основах... В-третьих, в Основах впервые в советском праве созданы нормы о перевозке, единые для всех видов транспорта. Такая унификация позволила устранить многие необоснованные различия, существовавшие в правовом регулировании перевозок, осуществляемых разными видами транспорта".

Однако Основы гражданского законодательства 1961 г. включали в себя весьма незначительное число норм, положительно регулирующих отношения, связанные с перевозками грузов, пассажиров и багажа (всего семь статей: ст. 72-77), они скорее узаконили существующую систему правового регулирования договора перевозки. Об этом свидетельствует, в частности, норма, содержавшаяся в ст. 72 Основ, согласно которой условия перевозки грузов, пассажиров и багажа и ответственность сторон по этим перевозкам в соответствии с Основами определяются уставами (кодексами) отдельных видов транспорта и издаваемыми в установленном порядке правилами.

По сложившейся в СССР традиции большинство транспортных уставов и кодексов разрабатывалось соответствующими министерствами и ведомствами и утверждалось правительством (за исключением Кодекса торгового мореплавания и Воздушного кодекса). Поэтому соответствующие правоотношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, регулировались в основном подзаконными актами правительства и ведомственными актами транспортных министерств (правила перевозок).

Уже после принятия Основ гражданского законодательства 1961 г. и на их основе в СССР сложилась следующая система правового регулирования перевозок грузов различными видами транспорта. В Основах содержались лишь самые общие положения о перевозках грузов, пассажиров и багажа. Указанные положения были воспроизведены в гражданских кодексах союзных республик, содержавших также более развернутые положения об автомобильных перевозках, регулирование которых входило в компетенцию союзных республик (в Гражданском кодексе РСФСР 1964 г. - ст. 373-385). Детальная же регламентация отношений по перевозкам осуществлялась транспортными уставами и кодексами, которые были "привязаны" к соответствующим видам транспорта. Так, отношения, связанные с перевозками железнодорожным транспортом, регламентировались Уставом железных дорог Союза ССР (УЖД), утвержденным Постановлением Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. № 270

Кроме того, как уже отмечалось, важное значение в деле правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа имели нормативные акты, издаваемые транспортными министерствами, и прежде всего это - правила перевозок соответствующими видами транспорта.

Такая система правового регулирования отношений по перевозкам грузов, пассажиров и багажа, когда основной пласт правоотношений регламентировался не законом, а подзаконными нормативными актами правительства и ведомственными нормативными актами транспортных министерств, создавала благоприятную почву для реализации чисто ведомственных интересов в ущерб правам и законным интересам пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, что нашло свое выражение в многочисленных правилах, страдающих явным "перекосом" в пользу транспортных организаций. Аналогичные тенденции отмечались и в практике государственных арбитражей, подведомственных Совету Министров СССР, которая направлялась Государственным арбитражем СССР, что можно обнаружить как в решениях и надзорных постановлениях Госарбитража СССР по конкретным делам, так и в многочисленных инструктивных указаниях последнего по вопросам перевозки грузов, которые являлись обязательными для всех государственных арбитражей, разрешающих соответствующие споры. Нельзя не отметить, однако, что в советское время, и в особенности в период с 1960 по 1990 г., было издано большое количество научных работ, посвященных правовому регулированию отношений, возникающих при перевозках грузов, пассажиров и багажа.

# 1.2 Современное понятие договора перевозки

Договор перевозки является единственным правовым основанием перемещения грузов, пассажиров и багажа в пространстве (п. 1 ст. 784 ГК РФ). Известно, что признание отношений по перевозке договорными в советский период пришло не сразу. Начиная с 20-х и до конца 50-х годов прошлого столетия договорная природа отношений по перевозке ставилась под сомнение со ссылкой на их административный характер, обусловленный плановой системой хозяйства при социализме. Юристы, чье профессиональное мировоззрение сформировалось в дореволюционный период, не могли не заметить, что "договор в гражданско-правовом его значении уступает целый ряд принадлежащих ему ранее позиций административно-правовым актам". Немаловажным основанием для такого вывода было и то, что Уставы железных дорог 1935 и 1954 годов, равно как и Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР 1955 года, не содержали определение договора перевозки.

Дореволюционная доктрина российской цивилистики не оставляла сомнений в договорной природе перевозочных отношений. Уже в "Очерке основных понятий торгового права", опубликованном в 1886 году, П.П. Цитович писал, что если "обращение товаров в смысле перехода от одного лица к другому происходит главным образом через договор покупки", то "обращение (циркуляция) товаров в смысле перехода с места на место происходит через договор перевозки (транспорта)". В третьем томе "Курса гражданского права", увидевшем свет в 1896 году, К.П. Победоносцев указывал, что "при облегченном и усиленном в последнее время передвижении товаров и вещей между отдельными местностями, морским путем и по железным дорогам особенно важное значение получил договор о перевозке, или фрахтовый". Если П.П. Цитович и К.П. Победоносцев ограничиваются лишь перечислением характерных признаков договорных отношений по перевозке, то Г.Ф. Шершеневич во втором томе своего четырехтомного "Курса торгового права" дает определение договора перевозки как соглашения, "в силу которого одна сторона, перевозчик, обязуется за вознаграждение доставить принятые ею от другой стороны, отправителя, вещи, сухим путем или водой, своими средствами передвижения, в назначенное место, где и сдать определенному лицу, получателю". Нетрудно заметить, что приведенное определение мало чем отличается от определений, даваемых в современной научной и учебной литературе, основанных на действующем законодательстве.

С переходом к жесткому административно-правовому регулированию общественных отношений в сфере хозяйствования, по мнению некоторых цивилистов, побудительным основанием для вступления в отношения по перевозке грузов стали плановые акты, порождающие соответствующие обязанности. Следствием подобных взглядов явилась так называемая односторонне-сделочная или бездоговорная концепция зарождения перевозочных отношений. Ее сторонники утверждали, что сдача и принятие груза к перевозке совершаются во исполнение обязанностей, установленных для железной дороги и отправителя планом перевозок, и в особом договорном оформлении не нуждаются. При этом они считали, что совершаемые каждым из участников действия имеют характер односторонних сделок.

Наряду с приведенной концепцией получили распространение и воспринятые впоследствии законодателем взгляды на природу перевозочных отношений как договорных. На это обстоятельство, в частности, указывал И.Б. Новицкий в своей монографии "Обязательство заключить договор". С принятием Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 года, в которых глава 9, посвященная перевозкам, открывалась ст. 72, содержащей определения договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа, уже никто более не ставил под сомнение в юридической литературе договорную природу перевозки. В Гражданских кодексах союзных республик, в том числе и в ГК РСФСР (1964 г.), договор перевозки получил окончательную прописку. Соответствующие правила появились и в Уставе железных дорог СССР (1964 г.), и в Кодексе торгового мореплавания Союза ССР (1968 г.), а затем и в Уставе автомобильного транспорта РСФСР (1969 г.). Таким образом, формулировка п. 1 ст. 784 ныне действующего Гражданского кодекса, символизируя возврат страны к рыночной экономике, в которой оборот товаров, работ и услуг возможен только на договорной основе в соответствии с провозглашенным принципом свободы договора, одновременно ставит точку в полемике относительно договорной природы перевозочных отношений. Согласно п. 1 ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза 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. Как следует из приведенного определения, договор перевозки груза является реальным. По общему признанию, об этом свидетельствует ссылка на возникновение у перевозчика обязанности по доставке груза в момент его вверения. А это, следовательно, означает, что рассматриваемый договор опосредует лишь процесс перемещения груза в пространстве; отношения, возникающие на стадии подготовки перевозочного процесса, остаются за рамками этого договора. Как правило, они опосредуются договорами на организацию перевозок (ст. 798 ГК РФ), при этом операции, выполняемые на подготовительной стадии, могут выступать и в качестве предмета договора транспортной экспедиции, договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, подачу и уборку вагонов и др. В связи с этим в юридической литературе советского периода отношения, складывающиеся в процессе планирования перевозок и организации их выполнения посредством подачи заявок транспортным организациям на потребное количество транспортных средств для перевозки определенного груза, получили название организационных, а принятые перевозчиком к исполнению поданные отправителями заявки - плановыми предпосылками договора перевозки. Процесс формирования плановых предпосылок договора перевозки на некоторых видах транспорта протекал в рамках организационных договоров (годовых, специальных, навигационных). С принятием Гражданского кодекса 1994 года и обновлением транспортных уставов и кодексов планирование перевозок грузов приобрело технико-экономический, а не административно-правовой характер. Это, однако, кардинально изменило подходы к оценке правовой природы отношений, складывающихся на стадии подготовки перевозочного процесса. Некоторые ученые высказываются в том смысле, что "из факта подачи грузоотправителем и принятия перевозчиком заявки возникает типичное двустороннее гражданско-правовое обязательство консенсуального характера: перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку, а грузоотправитель - использовать транспортные средства для перевозки груза, указанного в заявке, и в срок, установленный заявкой (ст. 791 ГК)". Отсюда автор этой точки зрения В.В. Витрянский приходит к выводу о том, что "источником обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки и ее принятия, которое не может быть не чем иным, как договором". Аналогичного мнения, по существу, придерживается и Т.Е. Абова, которая полагает, что указанными отношениями "опосредуется самостоятельное обязательство, структурно обособленное от отношений по договору перевозки", и что "принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки груза перевозчиком и их использованию грузоотправителем". Подобный взгляд на природу обсуждаемых отношений высказан Н.С. Ковалевской кторая считает, что при разовой перевозке обязательство по предоставлению транспортного средства "основывается на заявке грузоотправителя, принятой перевозчиком, т.е. также имеет договорный характер". С отмеченных позиций последних авторов концепция организационных предпосылок договора перевозки была подвергнута резкой критике, хотя, на наш взгляд, для этого нет достаточных оснований уже потому, что указанная концепция сложилась в то время, когда господствовала система планового распределения товаров, работ и услуг. К тому же гражданско-правовой характер отношений, складывающихся на стадии согласования позиций будущих участников договора перевозки, уже тогда не вызывал сомнений. Более того, никто не отрицал и двусторонний характер обязанностей, вытекающих из плана перевозок, сформированного посредством согласования поданной клиентом органов транспорта заявки, ибо это прямо вытекало из ст. 73 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, предусматривающей и взаимную имущественную ответственность перевозчика и отправителя за их неисполнение. Вывод же о договорной природе складывающихся здесь отношений стал возможным, на наш взгляд, вследствие деформации административно-правовой природы плана перевозок в технико-экономическое средство учета потребностей клиентуры в перевозках. Иными словами, план грузовых перевозок утратил значение обязательного основания для заключения договора перевозки. Договор перевозки груза с момента принятия Основ гражданского законодательства 1961 года формулировался как реальный. Ныне действующий Гражданский кодекс не отступил от этой традиции (ч. 1 ст. 785). Вместе с тем известно, что не все договоры перевозки укладываются в эту формулу. Так, например, договор фрахтования всегда признавался консенсуальным, что вполне соответствует его правовой природе. Если при заключении реального договора перевозки груза отношения его участников, направленные на подготовку и предъявление груза к перевозке и подачу необходимого количества подвижного состава, складываются за рамками указанного договора и нуждаются в особом правовом регулировании с помощью иных правовых средств, то отношения, опосредующие выполнение аналогичных действий при совершении договора фрахтования, оказываются в его составе и, следовательно, в дополнительном договорном нормировании не нуждаются.

# ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

# 2.1 Договор перевозки грузов

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

Следует отметить, что, несмотря на изменение экономической ситуации в стране и переход к рыночным отношениям, основные положения в транспортном законодательстве остаются неизменными (как, например, определение договора перевозки грузов) уже длительное время, и потому высказывания ученых-юристов по отдельным спорным проблемам транспортного законодательства, сделанные ими в период существования СССР, продолжают оставаться актуальными и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых спорных проблем, существующих в транспортных отношениях. В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Это определение соответствует определению договора о перевозке грузов, которое было дано в ст. 373 Гражданского кодекса РСФСР 1964 г. Следует отметить, что до сих пор нет единого мнения относительно правовой характеристики договора перевозки грузов.

Этот вопрос продолжает оставаться спорным в науке гражданского права, несмотря на то, что ему уделялось значительное внимание в юридической литературе.

Представляется, (и этого мнения придерживаются большинство авторов) что при определении правовой характеристики договора перевозки грузов достаточно выяснить правовое положение в нем грузополучателя, его отношения с грузоотправителем и перевозчиком.

В настоящее время существует несколько точек зрения относительно взаимоотношений грузополучателя с грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки. Отдельные авторы квалифицируют договор перевозки грузов как договор в пользу третьего лица. К.К. Яичков относит договор перевозки грузов к категории договоров о вручении исполнения третьему лицу, Л.И. Рапопорт и М.К. Александров-Дольник считают грузоотправителя и грузополучателя одной стороной в договоре перевозки грузов. Согласно другой точке зрения (М.А. Тарасова), перевозка грузов есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной. М.Г. Масевич и И.Н. Петров считают договор перевозки трехсторонним договором, в котором участники обладают как правами, так и соответствующими обязанностями.

Прежде чем принять ту или иную концепцию, остановимся несколько подробнее на доводах, выдвигаемых в их обоснование.

Мнение, по которому договор перевозки грузов рассматривается как договор в пользу третьего лица, довольно распространено в юридической литературе. Однако большинство авторов разделяют это мнение, не аргументируя ничем свою точку зрения, и лишь некоторые из них обосновывают свои доводы.

Авторы, поддерживающие концепцию договора в пользу третьего лица, считают, что договор перевозки грузов служит достижению целей, определяемых договорами поставки, другими договорами и лежащими в их основе нормативными актами. Следовательно, договор перевозки - это одно из средств исполнения обязанностей для грузоотправителя, вытекающих из указанных договоров. Заключая эти договоры, покупатель продукции (впоследствии- получатель продукции по договору перевозки) принимает на себя обязанность получить ее, а в договоре определяется и способ ее доставки получателю. Стало быть, утверждают эти авторы, будущий получатель заказанной продукции уже в процессе заключения соответствующего договора (поставки, купли-продажи), во-первых, дает согласие на заключение договора перевозки, в котором он будет значиться получателем, и, во-вторых, обязуется не только принять груз от транспортной организации, но и совершить другие действия, вытекающие из договора перевозки. В свою очередь грузоотправитель (поставщик, продавец), заключая договор перевозки, поручает транспортной организации исполнить его обязанность по передаче продукции (груза) получателю (покупателю), согласие которого на это уже получено при заключении соответствующего договора.

Следовательно, по мнению этих авторов, требуя от транспортных организаций выдачи груза, получатель осуществляет свое право, возникшее из соответствующего договора, во исполнение которого был заключен договор перевозки грузов. Они считают, что грузополучатель- это особый субъект обязательства по перевозке- третье лицо, в пользу которого договор перевозки заключается. Участие грузополучателя в грузоперевозочном правоотношении в качестве третьего лица основано как на действиях грузоотправителя, заключающего договор в его пользу, так и на волеизъявлении самого грузополучателя, выраженном им при заключении с грузоотправителем договора поставки или иного гражданско-правового договора.

Таким образом, сторонники рассматриваемой точки зрения выдвигают на первый взгляд стройную схему, из которой вытекает, что договор перевозки грузов есть соглашение в пользу третьего лица, причем значительную роль при этом играет ранее заключенный договор поставки или иной договор. Но эта концепция имеет немало уязвимых мест.

Во-первых, необходимо заметить, что ни договор поставки, ни любой другой договор не являются обязательной предпосылкой заключения договора перевозки. Действительно, гражданско-правовые договоры в большинстве случаев не могут быть исполнены без заключения договора перевозки, но необходимость заключения договора перевозки возникает далеко не во всех случаях. Если одногородний получатель вывозит продукцию со склада поставщика принадлежащим ему автотранспортом, договора перевозки нет. Не нужен договор перевозки и тогда, когда количество поставляемой продукции настолько мало, что перевозка вообще не требуется.

Поэтому нельзя делать вывод о том, что, заключая договор поставки, заказчик в силу прямо выраженного им согласия становится одной из сторон обязательства перевозки. Заказчик является одним из субъектов договора поставки, но этот факт сам по себе еще не делает его субъектом обязательства перевозки. Также неубедительны выводы о равноценности понятий "заказчик", "потребитель" и "грузополучатель". Изготовитель продукции не всегда является поставщиком, а поставщик- грузоотправителем. Продукция может быть отгружена адресату по договору поставщика с предприятием-изготовителем.

Во-вторых, п. 4 ст. 430 ГК РФ гласит, что, "когда третье лицо отказалось от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом, если это не противоречит закону, иным правовым актам и договору".

Таким образом, в статье Гражданского кодекса говорится исключительно о правах третьего лица, которыми оно может воспользоваться либо отказаться от них. В отношении третьего лица могут быть установлены только права, а не обязанности, т.к. обязанности по договору может нести только тот, кто заключил его лично или через представителя.

Вместе с тем, анализируя положение грузополучателя, регулируемое транспортным законодательством, можно сделать вывод, что грузополучатель имеет помимо прав массу обязанностей (по выполнению разгрузочных работ, выплате провозных платежей за грузоотправителя и т.д.), основная из которых - обязанность принять груз, поступивший на его имя (ст. 36 УЖТ). Грузополучатель вправе отказаться от принятия груза лишь в том случае, когда качество груза вследствие повреждения или порчи при перевозке изменилось настолько, насколько исключается возможность полного или частичного его использования.

Отвергая этот аргумент (относительно обязанности принять и вывезти груз, предусмотренный договором), авторы концепции договора в пользу третьего лица указывают, что обязанность грузополучателя принять прибывший в его адрес незаказанный груз возлагается на него не договором перевозки, а в силу закона и факта прибытия груза в адрес грузополучателя. Между тем это утверждение нельзя считать достаточно обоснованным.

Даже незаказанная продукция, отправляемая в адрес грузополучателя, оформляется договором перевозки, и все возникшие события вытекают из этого договора. Из содержания договора перевозки (ст. 785 ГК) усматривается, что перевозчик обязуется выдать груз управомоченному на получение груза лицу, и перевозчик в данном случае руководствуется не договором поставки, а договором перевозки и данными, указанными в транспортных документах. Из содержания договора перевозки вытекает, естественно, и обязанность принять и вывезти груз, поступивший в адрес получателя (слова "и выдать его управомоченному на получение груза лицу" следует, по нашему мнению, понимать не только как право грузополучателя на получение груза, но и как обязанность вывезти его).

Таким образом, у грузополучателя на конечном этапе исполнения договора перевозки появляется немалый круг обязанностей, что свидетельствует не в пользу авторов концепции "договора в пользу третьего лица".

Все сказанное позволяет сделать вывод, что содержание договора перевозки не дает оснований считать его договором в пользу третьего лица.

Согласно утверждению К.К. Яичкова, договор перевозки грузов, заключенный с указанием в накладной в качестве получателя груза не его отправителя, а другого лица, следует признать не договором в пользу третьего лица, а договором об исполнении третьему лицу.

По его мнению, весь транспортный процесс следует разделить на две части. Первая часть- это отношения, возникшие по договору перевозки; вторая- обязательственное отношение, возникающее между перевозчиком и получателем груза- третьим лицом. Юридическими фактами, вызывающими обязательственное отношение между перевозчиком и получателем груза- третьим лицом, служат отправка груза в адрес получателя, его прибытие в пунктназначения или истечение срока доставки.

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

Таким образом, по договору об исполнении третьему лицу получатель груза- третье лицо находится вне правоотношений с участниками договора перевозки, а права и обязанности получателя основаны целиком на Уставе, но не на договоре.

Однако подобная точка зрения противоречит действующему транспортному законодательству. Содержание ст. 785 ГК РФ свидетельствует о том, что грузополучатель- третье лицо имеет определенные права и обязанности. При подобных обстоятельствах конструкция К.К. Яичкова, согласно которой грузополучатель находится вне правоотношений с грузоотправителем и перевозчиком, не может быть признана обоснованной.

В юридической литературе было высказано мнение о том, что в договоре перевозки грузоотправитель и грузополучатель представляют одну сторону, а перевозчик- другую. Авторы этой концепции обосновывают свои доводы правом грузополучателя передавать грузоотправителю свои права по требованию к перевозчику, а также тем, что при полной утрате груза и переборе провозных платежей право требования в одинаковой мере принадлежит как отправителю груза, так и получателю, в зависимости от того, кто из них располагает необходимыми для его предъявления документами. Участие грузоотправителя и грузополучателя в договоре перевозки на одной стороне, по их мнению, подтверждается также тем, что при прибытии груза на станцию назначения всю ответственность перед перевозчиком по данной перевозке несет грузополучатель.

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

Подобная точка зрения была бы приемлема в том случае, если бы грузополучатель и грузоотправитель обладали одинаковыми правами и обязанностями. Между тем анализ норм транспортных уставов свидетельствует о том, что стороны - грузоотправитель и грузополучатель - обладают различными правами и обязанностями (например, грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке - предъявить в затаренном состоянии, уплатить провозные платежи; грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, вывезти его, произвести его приемку, а в отдельных случаях уплатить провозную плату), которые возникают из договора и имеют самостоятельный характер.

Более того, грузоотправитель и грузополучатель несут различную ответственность перед перевозчиком (например, грузоотправитель - за неиспользование транспортных средств и т.д.; грузополучатель - за несвоевременную выгрузку грузов, простой транспортных средств), что имеет существенное значение для подтверждения того, что грузоотправитель и грузополучатель не являются одной стороной в договоре перевозки.

По мнению М.А. Тарасова, договор перевозки есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, наделенным определенными правами и обязанностями, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной.

Временем вступления получателя в число участников договора перевозки, по мнению М.А. Тарасова, следует признать момент изъявления им согласия на договор- принятие им транспортной квитанции (коносамента). Со времени перехода квитанции (коносамента) в распоряжение получателя у него возникает право требования к транспортному предприятию, и между перевозчиком и получателем груза устанавливаются обязательственные отношения.

Это утверждение является недостаточно обоснованным, т.к. при надлежащем исполнении договора перевозки, т.е. при нормальном развитии отношений, вытекающих из договора перевозки, не возникает вопроса о требованиях к перевозчику, обусловленных предъявлением грузовой квитанции.

Груз выдается получателю, указанному в накладной, без представления грузовой квитанции.

И.Н. Петров и М.Г. Масевич также считают, что грузополучатель является самостоятельным участником договора, который в соответствии с действующим транспортным законодательством обладает определенными правами и обязанностями, и полагают, что договор перевозки грузов следует рассматривать как трехсторонний. Авторы по-разному обосновывают свою точку зрения.

М.Г. Масевич считает, что "грузополучатель является особым участником, третьей стороной в договоре перевозки, и его права и обязанности в этом соглашении основаны на его собственном волеизъявлении". М.Г. Масевич делает такой вывод исходя из того, что то обстоятельство, что "договор перевозки грузов, как правило, основан и на волеизъявлении грузополучателя, подчеркивается всеми исследователями данного вопроса".

Считая, что договор перевозки грузов- это многосторонний договор, М.Г. Масевич далее пишет: "И в многосторонней сделке каждая сторона может преследовать свои собственные, отличные от других сторон цели, для достижения которых она вступила в этот договор". Это замечание М.Г. Масевич связано с утверждениями отдельных авторов, которые считают, что многосторонние сделки- это такие сделки, для совершения которых требуются совпадающие, т.е. направленные на достижение единой цели, волеизъявления, и притом не двух, а трех и более лиц.

Соглашаясь с аргументами М.Г. Масевич, следует подчеркнуть, что при заключении и исполнении договора перевозки грузов все стороны этого договора имеют одну цель, выражают совпадающее, направленное на достижение этой цели волеизъявление- доставить принятый к перевозке груз в установленное место и выдать (получить его) управомоченному лицу. И вместе с тем представляется, что этих аргументов недостаточно для признания договора перевозки грузов трехсторонним договором.

Заключение договора перевозки грузов, по нашему мнению, можно разделить на две части. Первая часть- это заключение договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком, в соответствии с которым грузоотправитель сдает в надлежащем порядке груз, а перевозчик, принимая его, обязуется доставить его по назначению. Вторая часть- это вступление в договор перевозки грузополучателя. Как справедливо отметил М.А. Тарасов, этим моментом следует считать получение грузополучателем грузовой квитанции (коносамента), которая, как правило, поступает в адрес получателя груза задолго до поступления самого груза. С этого момента у грузополучателя возникают не только права, но и обязанности (принять груз в установленном порядке, уплатить провозные платежи и т.д.).

К.К. Яичков, подвергая критике эту конструкцию, утверждал, что надобность в применении грузовой квитанции возникает у грузополучателя очень редко (в случаях утраты груза- это основной документ), в основном он обходится без нее. Однако здесь следует исходить не из того, как часто применяется грузовая квитанция грузополучателем и может ли он в отдельных случаях обойтись без нее.

Важным условием в рассматриваемых обстоятельствах является то, что момент получения грузовой квитанции (коносамента) следует считать временем вступления грузополучателя в договор перевозки.

В.В. Витрянский полагает, что говорить о получателе груза как о стороне договора перевозки груза можно лишь применительно к договору морской перевозки, оформленному коносаментом, который имеет силу товарораспорядительной ценной бумаги. Однако может случиться так, что грузополучатель не получил грузовую квитанцию, накладную либо коносамент по тем или иным причинам. Можно ли считать, что в этом случае грузополучатель не является стороной в договоре до тех пор, пока ему не будет выдан груз?

Анализ транспортного законодательства позволяет сделать вывод, что грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная (коносамент) или нет.

Действительно, наличие грузовой квитанции, накладной (коносамента) дает право считать грузополучателя стороной в договоре. Между тем, например, согласно ст. 31 Устава железнодорожного транспорта грузополучатель вправе переадресовать груз без наличия грузовой квитанции.

А статья 30 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что окончательные расчеты, связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения. При несвоевременных расчетах за перевозку по вине грузополучателя с него могут быть взысканы в пользу перевозчика проценты на сумму просроченного платежа в размере и порядке, которые установлены гражданским законодательством.

Все сказанное выше дает нам основание считать грузополучателя стороной в договоре перевозки и без наличия грузовой квитанции.

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

Учитывая, что договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является разновидностью договора перевозки грузов, его следует считать многосторонним договором, в котором все участники договора имеют права и обязанности, причем волеизъявления участников договора перевозки совпадают по своему характеру и направлены на достижение единой цели- исполнение договора перевозки.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении обязанности перевозчиков выполняют различные виды транспорта, например железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный. При этом возникают правоотношения по перевозке грузов, в которых участвуют несколько соперевозчиков, каждый из которых, принимая груз от предыдущей транспортной организации, исполняет свою обязанность по перевозке груза на соответствующем отрезке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первоначальным перевозчиком.

По поводу характера взаимоотношений соперевозчиков и момента вступления их в договор по перевозке грузов существуют различные точки зрения. По мнению М.К. Александрова-Дольника, "участвующие в прямой смешанной перевозке виды транспорта выступают перед клиентом как единый перевозчик".

Сторонники другой точки зрения считают, что "каждый последующий перевозчик, вступая в договор, должен осуществить права и обязанности предшествующего перевозчика, которые вытекают из накладной". Т.Е. Абова в обоснование существования договорных правоотношений между грузоотправителем (грузополучателем) и транспортными организациями (соперевозчиками) ссылается на § 21 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, согласно которому порты обязаны принимать от железных дорог грузы, прибывшие в пункты перевалки с соблюдением установленных сроков, несмотря на прекращение навигации, и требовать от грузоотправителей указаний, как поступать с грузом. Последние обязаны в 10-дневный срок дать указание порту (пристани) о том, как поступить с грузом.

Однако сторонники этой точки зрения, не отрицая, что соперевозчики при перевозке груза в прямом смешанном сообщении находятся в договорных отношениях между собой, не раскрывают последовательности заключения соперевозчиками договора перевозки прямого смешанного сообщения с начальным перевозчиком.

Противоположной точки зрения придерживается Л.И. Рапопорт, который считает, что если бы начальный перевозчик выступал от имени каждого транспортного предприятия, то у каждого из этих соперевозчиков должны были бы возникнуть определенные права и обязанности. Но у промежуточных перевозчиков по общему правилу не существует правовой связи с клиентами, т.е. Л.И. Рапопорт утверждает, что между грузополучателем (грузоотправителем) и транспортными организациями (соперевозчиками) не существует договорных отношений. Этой точки зрения придерживается и Б.Л. Хаскельберг, который считает, что "у промежуточных транспортных организаций с заключением договора не возникает в отношении отправителя и получателя ни прав, ни обязанностей".

В.В. Витрянский считает, что правовые положения транспортных организаций в прямом смешанном сообщении характеризуются тем, что они являются третьими лицами, на которые должником (перевозчиком) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки.

Таким образом, в юридической литературе имеются три основные точки зрения относительно взаимоотношений соперевозчиков между собой при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Согласно первой из них транспортные организации выступают как единый перевозчик, и соперевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (однако авторы не раскрывают последовательности их вступления в эти отношения); согласно второй- между соперевозчиками и клиентурой договорные отношения отсутствуют, и согласно третьей точке зрения- транспортные организации являются третьими лицами, на которые должником (кредитором) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки.

Для определения правового положения соперевозчиков в отношениях друг с другом, с грузоотправителем (грузополучателем) и с начальной транспортной организацией необходимо установить, являются ли соперевозчики субъектами обязательства перевозки, возникающего на основе заключенного первоначальным перевозчиком договора перевозки, и если являются, то в каком порядке это происходит.

При рассмотрении вопроса о правовом положении соперевозчиков и их взаимоотношениях с начальным перевозчиком и грузоотправителем следует исходить из того, что вопрос о том, выступают ли транспортные организации перед грузоотправителем как единое целое, неразрывно связан с вопросом о том, являются ли отношения между транспортными организациями договорными.

Из содержания ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации вытекает, что транспортная организация обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пунктназначения и выдать его управомоченному на получение груза получателю. Указанная обязанность возникает у перевозчика и при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, хотя здесь имеется определенная специфика, перевозка осуществляется не одним видом транспорта, а несколькими, и первоначальный перевозчик обязуется его доставить получателю. Закон не определяет юридическую конструкцию рассматриваемых отношений, устанавливая лишь, что ответственность за недостатки перевозки несет конечная транспортная организация.

Субъектами обязательства по перевозке являются перевозчик, грузоотправитель, а также грузополучатель.

Перевозчиками грузов могут быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов. Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять как физические, так и юридические лица.

Объектом обязательства по перевозке грузов являются перевозимые перевозчиками грузы. Если материальным объектом обязательства по перевозке является перевозимый груз, то в качестве юридического объекта здесь выступает сама перевозочная деятельность, которая включает в себя не только транспортировку грузов, но и иные действия, связанные, например, с погрузкой, выгрузкой грузов, их хранением и выдачей грузополучателю.

Статья 791 Гражданского кодекса устанавливает, что перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

В целях выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в технически надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверить их пригодность для перевозки данного груза. Зная из заявки грузоотправителя, какой груз предполагается погрузить в транспортное средство, перевозчик имеет возможность и должен определить, обеспечит ли подаваемое транспортное средство его сохранность при перевозках. Наряду с возложением на перевозчика обязанности подавать транспортные средства, пригодные для перевозки данного груза, транспортное законодательство устанавливает, что пригодность транспортных средств (вагонов, контейнеров) для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем единолично, либо грузоотправителем и перевозчиком, либо самим перевозчиком.

Грузоотправитель, отправляя продукцию, обязан принимать все зависящие от него меры, обеспечивающие ее сохранность при перевозке. Он не вправе грузить продукцию в любое транспортное средство (если погрузка осуществляется им), не заботясь о сохранности груза в пути. Грузоотправитель должен отказаться от погрузки груза в транспортное средство, непригодное для перевозки данного груза, которое в таком случае считается не поданным в счет суточной нормы. Нарушение перевозчиком и грузоотправителем указанных выше обязанностей обычно приводит к повреждению или порче груза, в связи с чем приходится решать, кто должен нести ответственность перед грузополучателем.

Статья 20 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, а также отсутствие внутри них постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние грузов при погрузке, выгрузке и в пути следования, особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров) для перевозки конкретных грузов определяется в отношении:

- вагонов- грузоотправителями, если погрузка осуществляется ими, или железной дорогой, если погрузка осуществляется ею;

- контейнеров- во всех случаях грузоотправителями.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в своем постановлении от 12 ноября 1998 г. № 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог" в п. 7 разъяснил, что, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность должна нести железная дорога. Она может быть освобождена от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело, а также в случае представления доказательств, подтверждающих, что неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя. И даже если грузоотправитель осуществит погрузку груза в неисправный в техническом отношении вагон, зная об этом, то данное обстоятельство не освобождает железную дорогу от ответственности за несохранность груза. И хотя данное разъяснение имеет отношение к ранее действующему Уставу, актуальность его несомненна и в отношении положений по этому вопросу в новом Уставе железнодорожного транспорта.

Грузоотправитель может быть освобожден от ответственности за недостачу, повреждение груза, погруженного в непригодное в коммерческом отношении транспортное средство, если докажет вину железной дороги в недостаче, повреждении груза.

Несколько иной порядок действует при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают, что транспортные средства, подаваемые под погрузку, должны быть исправными в техническом отношении (§ 41).

Например, поданный в порт вагон может быть исправным в техническом отношении (исправные двери, люки, крыша и т.д.) и неисправным в коммерческом отношении (в вагоне сохранился устойчивый неприятный запах, в то время как в него предполагалась загрузка пищевых продуктов). При этом возникает вопрос: кто должен определять пригодность транспортных средств в техническом и коммерческом отношении при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении? Если этот вопрос решен при взаимоотношениях перевозчиков с грузоотправителем и регулируется транспортными уставами, то при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении он фактически не урегулирован.

Представляется, что ответственность за пригодность транспортных средств в техническом отношении должен нести перевозчик, который их подает: транспортные средства принадлежат ему, и он должен отвечать за их состояние. Определять же пригодность транспортного средства в коммерческом отношении должен грузоотправитель, который загружает в него груз. Погрузив груз в транспортное средство, непригодное в коммерческом отношении, данный грузоотправитель берет на себя всю ответственность, связанную с его сохранностью.

Поданное под погрузку транспортное средство в соответствии с нормами транспортного законодательства должно быть загружено до полной вместимости. Загрузка транспортного средства до полной вместимости и правильное определение веса имеет большое значение как для перевозчиков, так и для грузоотправителей, поскольку оценка деятельности транспортных предприятий дается по количеству перевезенного груза, а размер провозной платы, которую вносит грузоотправитель, зависит не только от расстояния, но и от веса груза. Вес груза на различных видах транспорта определяется по-разному. На железнодорожном транспорте, если погрузка груза производится в местах общего пользования, то его вес определяется перевозчиком; в тех же случаях, когда погрузка осуществляется в местах необщего пользования, вес груза определяется грузоотправителем.

Причем согласно ст. 26 УЖТ основной формой определения веса груза, отправляемого железнодорожным транспортом, является взвешивание на вагонных весах. Взвешиванию подлежат грузы, перевозимые навалом и насыпью. И лишь вес грузов, перевозимых наливом, в соответствии с действующими Правилами, определяется грузоотправителем расчетным путем. В тех случаях, когда у отправителей грузов отсутствуют вагонные весы, взвешивание грузов осуществляется перевозчиком за плату в соответствии с договором.

Особо надо отметить, что не допускается определение массы груза расчетным путем, посредством обмера грузов, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение допустимой грузоподъемности вагонов, контейнеров.

Уплата провозной платы в любых договорах перевозки является одной из важнейших обязанностей грузоотправителя. По общему правилу провозная плата, размер которой определяется тарифами, должна быть внесена в пунктеотправления одновременно со сдачей груза к перевозке. Кроме того, перевозчик вправе задержать отправку груза, если плата (фрахт) за перевозку не внесена в установленные сроки (ст. 30 УЖТ). При этом вагоны, контейнеры будут, в соответствии со ст. 30 Устава железнодорожного транспорта, находиться на ответственном простое грузоотправителя. В случае невнесения причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку груза подача перевозчиком вагонов, контейнеров под очередную погрузку прекращается. При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по вине грузоотправителя или грузополучателя с них взыскиваются в пользу перевозчика проценты на сумму просроченного платежа в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.

Более того, в соответствии со ст. 35 Устава железнодорожного транспорта в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных платежей, причитающихся перевозчику, последний вправе удерживать груз с уведомлением в письменной форме об этом грузополучателя, который обязан в течение четырех суток после получения такого уведомления распорядиться грузом. Если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению платы за перевозку грузов и иных платежей и не распорядится грузом, перевозчик имеет право, если иное не предусмотрено договором перевозки, реализовать удерживаемый груз. При этом закон предусматривает определенные исключения. Не могут быть реализованы грузы, изъятые из оборота либо ограниченные в обороте в соответствии с федеральными законами; а также грузы, в отношении которых таможенное оформление не завершено; специальные, в том числе воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд.

Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение заявок (заказов) на перевозку грузов. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависит эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в значительной мере сохранность перевозимых грузов. Поэтому своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь условием надлежащего исполнения обязательства по перевозке, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

Следует иметь в виду, что сроки доставки грузов зависят от особенностей работы транспорта данного вида. На железнодорожном транспорте сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются Министерством путей сообщения по согласованию с Министерством экономики Российской Федерации (ст. 33 УЖТ). Грузоотправители и перевозчики в договорах могут предусмотреть иной срок доставки грузов. В настоящее время утверждены в установленном порядке и зарегистрированы в Министерстве юстиции Российской Федерации (8 октября 1998 г. за N 1633) Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом. В соответствии с указанными Правилами исчисление срока доставки груза начинается с 24 часов дня приема груза для перевозки, указанного на накладной в календарном штемпеле железнодорожной станции и квитанции о приеме груза. Грузы считаются доставленными в срок, если на железнодорожной станции назначения они выгружены перевозчиком или если вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям до истечения установленного срока доставки.

Грузоотправители могут предъявлять подготовленные к перевозкам грузы с объявлением их ценности. За объявленную ценность грузов взимаются сборы (дополнительная плата), указанные в тарифном руководстве либо договором.

Статья 16 УЖТ устанавливает, что грузоотправители могут предъявлять грузы для перевозок с объявленной ценностью. Особо подчеркивается, что перевозка грузов с объявлением их ценности осуществляется в соответствии с правилам перевозок грузов железнодорожным транспортом. В Правилах установлено, что объявление грузоотправителем ценности грузов обязательно при предъявлении для перевозки следующих грузов: драгоценных металлов, камней и изделий из них; музейных и антикварных ценностей, предметов искусства и иных художественных изделий; грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Статья 16 УЖТ предусматривает, что за перевозки грузов с объявленной ценностью взимаются сборы, ставки которых устанавливаются тарифным руководством.

Федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, утвердивший эти правила, пытается подправить федеральный закон (каковым является Устав железнодорожного транспорта), внеся в Правила следующие положения: если перевозчик докажет, что объявленная ценность груза превышает действительную ее стоимость, то перевозчик возмещает грузоотправителю именно действительную ее стоимость в случае причинения грузу с объявленной ценностью ущерба при его транспортировке. Подобная статья была когда-то включена в Устав железных дорог 1964 г. (ст. 43), и редакция ее была более конкретной и четкой. В статье было установлено, что в случае разногласий между грузоотправителем и станцией отправления стоимость груза определяется экспертизой, о чем составляется акт. В ныне действующем Уставе подобной оговорки нет. Нет ее и в Правилах, и поэтому непонятно, каким образом перевозчик будет определять действительную стоимость груза. Полагаем, что действующая редакция Правил противоречит федеральному закону и не может быть применена на практике при возникновении споров по поводу объявленной ценности груза.

По общему правилу грузы, нуждающиеся в затаривании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, обеспечивающей безопасность движения, сохранность грузов, транспортных средств (ст. 18 УЖТ). Требования к таре и упаковке грузов, качеству продукции должны предусматриваться стандартами, техническими условиями. Перевозчики освобождаются от ответственности за утрату груза вследствие дефектов тары, только доказав, что они не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке.

Перевозка грузов на железнодорожном транспорте оформляется накладной и квитанцией о приеме груза, которые являются основными транспортными документами (ст. 25 УЖТ). Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, степени использования грузоподъемности вагона (контейнера), скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке и т.д. Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, поскольку договор перевозки относится к числу формальных сделок и его наличие и содержание может быть подтверждено только письменными документами. Статья 25 УЖТ подчеркивает, что "железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузопотребителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза".

Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной. Что касается проверки веса груза, сдаваемого к перевозке, то перевозчику, в соответствии со ст. 27 Устава железнодорожного транспорта, предоставлено право проверять вес грузов путем выборочного взвешивания. Перевозчик в удостоверение принятия груза к перевозке выдает грузоотправителю грузовую квитанцию. Составляется также дорожная ведомость, которая вместе с накладной следует с грузом на станцию назначения и остается там. Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления. По сути дела, это контрольные документы, по которым можно проследить движение груза от станции отправления до станции назначения. В тех случаях, когда груз перевозится в контейнере, составляются такие же документы, однако применяется специальная форма накладной, которая заполняется с учетом особенностей перевозок грузов в таком специальном транспортном средстве, каким является контейнер.

В целях обеспечения сохранности грузов, находящихся в процессе перевозки, двери вагонов, контейнеров, трюмов судов (грузовые помещения) должны быть опломбированы. Опломбирование вагонов осуществляется либо перевозчиком, либо грузоотправителем, указанным в перевозочных документах, в зависимости от того, кем производится погрузка. Исключение составляют вагоны, контейнеры с грузами для личных (бытовых) нужд, после погрузки которых их опломбирование осуществляется по усмотрению и за счет отправителей таких грузов либо перевозчиком, либо выступающей от имени отправителя транспортно-экспедиционной организацией.

Необходимость опломбирования вагонов, контейнеров, грузовых помещений судов возникает и в пути следования. Если обнаружено отсутствие запорно-пломбировочных устройств на вагонах, контейнерах, грузовых помещениях судов, они пломбируются в соответствии с Правилами перевозок грузов, действующими на различных видах транспорта.

Опломбирование вскрывающихся для таможенного досмотра вагонов, контейнеров, грузовых помещений судов осуществляется таможенными органами, которые составляют в этих случаях акт досмотра и прикладывают его к перевозочным документам. В этих случаях, если груз прибыл с исправными таможенными пломбами и при исправной перевозке, перевозчики освобождаются от выдачи груза и не могут нести ответственность за его несохранность.

Объективным доказательством отсутствия доступа к грузу при его перевозке является сочетание исправности транспортного средства с исправностью запорно-пломбировочного устройства на прибывшем транспортном средстве. Тем не менее при прибытии грузов в транспортном средстве с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными самими перевозчиками, данные перевозчики обязаны проверить состояние и массу груза.

Доставкой и выдачей груза, поступившего в адрес грузополучателя, завершается исполнение перевозочного обязательства. В зависимости от того, исполнено обязательство в точном соответствии с его условиями или нет, либо оно прекращается (исполнением), либо изменяется его содержание, возникает обязанность перевозчика возместить ущерб. Не случайно порядок выдачи и принятия груза, поступившего в адрес грузополучателя, приобретает важное юридическое значение и подробно регламентируется в транспортных уставах, кодексах и Правилах перевозки грузов на различных видах транспорта.

Соблюдение установленного порядка и соответствующее оформление выдачи-приемки груза имеют решающее значение для выявления обстоятельств, при которых возникли недостача, порча или повреждение груза. Нарушение перевозчиком или грузополучателем установленных правил выдачи-приемки груза порой приводит к невозможности установить, по чьей вине груз поврежден или утрачен. Выдача груза является конечным моментом, до которого простирается ответственность перевозчика.

В связи с этим немаловажное значение имеет момент, в который выдача груза считается совершенной. Момент выдачи груза определяется в зависимости от места, где эта операция выполняется, и от того, кем осуществляется выгрузка.

При перевозках грузов в контейнерах на отдельных видах транспорта при транспортно-экспедиционном обслуживании, которое производится на основании договоров предприятий (организаций) грузополучателей с органами автотранспорта, выдача перевозчиком контейнера (на железнодорожном, морском и речном транспорте) завершается в момент передачи груза шоферу автотранспортного предприятия.

На автомобильном транспорте выдача груза в контейнере завершается в момент передачи его на складе грузополучателя. При централизованном вывозе грузов в контейнерах (на железнодорожном, речном и морском транспорте) выдача груза получателю завершается в момент передачи контейнера шоферу автотранспортного предприятия на складе грузополучателя.

При поступлении грузов в вагонах на подъездной путь грузополучателя выдача груза завершается в момент передачи этого вагона приемосдатчиком грузополучателю и его росписи в приемке. При поступлении грузов в порты, пристани, на пути общего пользования- в момент передачи груза представителю получателя и его росписи в транспортных документах.

Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз (ст. 36 УЖТ). Учитывая большую важность для перевозчиков своевременного принятия грузополучателями прибывающих в их адрес грузов, уставы и кодексы признают эту обязанность безусловной, за исключением случая, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования (ст. 36 УЖТ).

Невозможность использования груза должна быть установлена экспертом в порядке, предусмотренном законом. Если экспертом будет установлено, что возможен ремонт груза, получатель обязан принять его, а перевозчик- возместить затраты, связанные с ремонтом. Правомерность отказа грузополучателя от принятия груза в спорных случаях должна решаться арбитражным судом на основании тщательного изучения обстоятельств дела, заключения экспертизы.

Некоторые авторы считают, что грузополучатель вправе отказаться от принятия груза, который был утрачен, а затем найден. С этим утверждением следует согласиться.

Следует отметить, что нельзя отождествлять нормы, согласно которым грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, с нормами, обязывающими получателя принять груз, который считался утраченным и был впоследствии найден.

Так, грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, который мог быть отправлен в его адрес ошибочно, по вине грузоотправителя. В этом случае грузополучатель имеет возможность возместить за счет грузоотправителя все убытки, которые образовались из-за поступления ошибочно засланного груза. Все остальные грузы, адресованные ему, грузополучатель обязан получать и вывозить своевременно.

В отношении груза, который считался утраченным, но впоследствии был найден, складывается совершенно другая ситуация.

Грузополучатель ждал определенный груз, который ему был необходим в данное время. По истечении какого-либо времени, когда надобность в данном грузе отпала и перевозчик оплатил его стоимость, груз находится, и перевозчик требует, чтобы он был принят получателем. В данном случае получатель, приняв груз, который ему уже не нужен, не может взыскивать понесенные им убытки (за исключением штрафа за просрочку в доставке груза, что обычно составляет небольшую сумму).

В зависимости от места выдачи груза и от того, прибыл ли груз в транспортном средстве без внешних признаков повреждения, а также в зависимости от некоторых других признаков установлен различный порядок выдачи грузов.

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

Если транспортное средство прибыло в пункт назначения с техническими неисправностями, в результате которых возникла возможность доступа к грузу или его повреждения, или с какими-либо неисправностями запорно-пломбировочных устройств, перевозчик по требованию получателя и с его участием или по своей инициативе обязан вскрыть транспортное средство, произвести проверку количества мест, веса и состояния груза и при необходимости составить коммерческий акт либо акт установленной формы.

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

Коммерческим актом удостоверяются, как правило, такие обстоятельства, которые в дальнейшем могут явиться основанием возложения на перевозчика ответственности за несохранность груза и в то же время требуют подробной и точной фиксации фактов.

К ним относятся: а) несоответствие между наименованием, весом или количеством груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе; б) повреждение и порча груза; в) обнаружение груза без документов или документов без груза; г) возвращение перевозчику похищенного груза из транспортного средства.

Коммерческий акт составляется:

- при выгрузке грузов в местах общего пользования- в день выгрузки, в соответствующих случаях- в день выдачи грузов грузополучателю;

- при выгрузке грузов в местах необщего пользования- в день выгрузки грузов, при этом проверка грузов должна проводиться в процессе их выгрузки и непосредственно после выгрузки грузов;

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

При невозможности составить коммерческий акт в указанные выше сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.

На железнодорожном транспорте недостача или излишки грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом с перевалкой либо перегрузкой в пути, отгруженных одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя и прибывших в исправных вагонах без признаков утраты в пути следования, определяются по результатам проверки всей партии одновременно выданных грузов и оформляются одним коммерческим актом.

Коммерческий акт, как правило, составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений.

В коммерческом акте должны содержаться:

- точное и подробное описание состояния грузов и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность грузов. Не допускается вносить в коммерческий акт какие-либо предположения и выводы о причинах этой несохранности либо виновности грузоотправителя или перевозчика. На вопросы, содержащиеся в бланке коммерческого акта, даются точные ответы. Не допускается проставление прочерков, знаков повтора вместо повторения необходимых данных;

- данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены грузы, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе либо на палубе судов. При неправильных погрузке, размещении или креплении грузов в коммерческом акте указывается, какое из этих нарушений допущено.

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

Коммерческий акт подписывают грузополучатель, если он участвует в проверке грузов, и работники транспортной организации, перечень которых устанавливается правилами составления актов на соответствующем виде транспорта. По требованию получателя коммерческий акт должен быть выдан в течение трех дней.

В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления его с нарушением грузополучатель имеет право до вывоза груза со станции (порта, пристани) подать об этом письменное заявление перевозчику на железнодорожном транспорте, руководителю речного и морского портов об отказе или об иных нарушениях. Перевозчик (порт, пристань) на заявление об отказе в составлении коммерческого акта или об оформлении его с нарушением установленных требований обязан дать грузополучателю мотивированный ответ по существу заявления в отношении скоропортящихся грузов в течение одного дня, в отношении других грузов - в течение трех дней со дня получения заявления.

Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, не вправе отказаться от его подписания. В случае несогласия с содержанием коммерческого акта представители сторон вправе изложить свое мнение.

Обжалование действий перевозчиков при отказе в составлении коммерческого акта имеет немаловажное значение при предъявлении претензии к перевозчику при отсутствии коммерческого акта. В этом случае помимо документов, представление которых необходимо при предъявлении претензии, грузополучателем вместо коммерческого акта представляется документ, которым отказ в составлении коммерческого акта был обжалован (ст. 119 УЖТ). Наличие акта приемки продукции и доказательств об обжаловании отказа перевозчика составить коммерческий акт дает основание для предъявления претензии и иска к перевозчику и грузоотправителю (П. 15 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда от 25 января 2001 г. № 1).

Более того, ст. 796 Гражданского кодекса подчеркивает, что составленный перевозчиком в одностороннем порядке коммерческий акт должен оцениваться арбитражным судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза.

При оценке данных, изложенных в коммерческом акте грузоотправителем, грузополучателем, следует внимательно ознакомиться с его содержанием, т.к. коммерческие акты нередко составляются с нарушением установленных правил, что не всегда отмечается грузоотправителями, грузополучателями. При этом следует иметь в виду, что:

а) в соответствии с действующим транспортным законодательством (в качестве примера используется законодательство, действующее на железнодорожном транспорте) коммерческий акт составляется в день выгрузки грузов (в местах необщего пользования) либо в день выдачи грузов грузополучателю (в местах общего пользования). При невозможности составить коммерческий акт в указанные сроки он должен быть составлен в течение следующих суток (п. 2.2 Правил составления актов). На практике, при внимательном ознакомлении с содержанием коммерческого акта, нередко выясняется, что коммерческий акт составлен с нарушением указанных выше сроков (т.е. спустя три-четыре дня), что дает основание признать его документом, не имеющим юридической силы;

б) коммерческий акт составляет и подписывает в сроки, предусмотренные в п. 2.10 Правил составления актов, грузополучатель, если он участвует в проверке грузов. На железнодорожном транспорте большая часть грузов выдается на подъездных путях грузополучателя. Наиболее распространенным явлением при этом является следующее нарушение: при выгрузке груза в местах необщего пользования грузополучателем акт не подписывается, хотя в акте указывается, что представитель грузополучателя принимал участие в проверке груза. Подобное нарушение ставит под сомнение достоверность сведений, изложенных в коммерческом акте.

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

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

Устав железнодорожного транспорта (ст. 42) расширил это положение, указав, что в случае уклонения перевозчика от вызова эксперта или специалиста в соответствующей области или уклонения перевозчика, грузополучателя от участия в проведении экспертизы соответствующая сторона вправе провести экспертизу без участия уклоняющейся стороны, предварительно уведомив ее о проведении экспертизы в письменной форме, если такая форма не предусмотрена соглашением сторон. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются стороной, заказавшей экспертизу, с последующим отнесением расходов на сторону, виновную в недостаче, порче или повреждении груза.

Помимо коммерческого акта и акта общей формы, которые составляются как при выдаче грузов, так и при иных обстоятельствах, в случаях обнаружения порчи или подмочки груза в транспортном средстве вследствие неисправного технического состояния на всех видах транспорта (кроме воздушного) составляется акт о техническом состоянии транспортного средства.

Акт о техническом состоянии должен составляться в день обнаружения неисправности и не позднее дня составления коммерческого акта.

Надлежаще и своевременно составленный акт о техническом состоянии транспортного средства имеет немаловажное значение при определении характера дефектов и установлении субъекта ответственности. Однако, как справедливо указывает О.Н. Садиков, "технические акты, как правило, весьма кратки и лишь называют характер выявленного дефекта; технические акты, как известно, составляют работники станций и вагонных служб, и здесь, несомненно, проявляется ведомственность: стремление освободить перевозчика от возможной имущественной ответственности".

Если при передаче грузов с водного транспорта на железнодорожный или автомобильный или наоборот будут обнаружены недостача, порча, либо повреждение груза, либо несоответствие контрольных знаков на запорно-пломбировочном устройстве знакам, указанным грузоотправителем в накладной, сдающая сторона обязана проверить находившийся в вагоне или контейнере груз по вложенной фактуре и составить коммерческий акт о результатах проверки и опломбировать вагон или контейнер своим запорно-пломбировочным устройством, о чем сделать соответствующую запись в коммерческом акте с указанием контрольных знаков пломб, наложенных после проверки, и указанием в передаточных ведомостях даты и номера акта.

Указанный акт выполняет при этом две функции.

Он устанавливает обстоятельства, на основе которых впоследствии решается вопрос об ответственности отправителя или транспортной организации за несохранность перевозимого в вагоне (контейнере) груза. Кроме того, в случае отсутствия вины отправителя на основании данных коммерческого акта распределяется ответственность между соперевозчиками.

Поскольку Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении в § 52, 91 указывают на коммерческий акт как на единственную форму фиксации соответствующих обстоятельств, последние не могут подтверждаться никакими другими средствами доказывания. Если из материалов дела усматривается, что несохранность не была зафиксирована коммерческим актом пунктаперевалки, при отсутствии данных об ответственности грузоотправителя ответственность возлагается на конечного перевозчика.

Существуют разные точки зрения относительно роли коммерческого акта, составляемого в соответствии с § 52, 91 Правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Одни авторы считают, что, "если недостача или повреждение груза будут обнаружены после передачи груза, но будет бесспорно установлено, что они возникли по вине транспортной организации, сдавшей груз в пунктеперевалки, ответственность за недостачу или повреждение груза должна возлагаться на эту транспортную организацию несмотря на отсутствие коммерческого акта".

При этом сторонники этой точки зрения руководствуются разъяснением из постановления Пленума Верховного Суда СССР от 11 апреля 1969 г. № 2 "О некоторых вопросах применения судами законодательства при рассмотрении споров, возникающих из перевозки грузов и багажа". В пункте 9 этого разъяснения указывается, что "при отсутствии коммерческого акта конечный перевозчик может быть освобожден от ответственности за сохранность груза, если будет представлено доказательство об ответственности грузоотправителя или предыдущего перевозчика".

Инструктивные указания Государственного арбитража СССР от 12 мая 1971 г. № И-1-14 "О некоторых вопросах арбитражной практики, возникающих при рассмотрении споров, связанных с перевозками грузов железнодорожным транспортом" в п. 5 рекомендуют иметь в виду, что коммерческие акты являются одним из доказательств, которые необходимо рассматривать в совокупности со всеми другими доказательствами, представляемыми сторонами. Это обстоятельство подчеркивается и в п. 4 ст. 796 Гражданского кодекса.

Вместе с тем в указанных документах отсутствует ссылка на то, что же можно представить вместо коммерческого акта в качестве доказательства вины перевозчика.

Сторонники другой точки зрения считают, что если дорога назначения не представляет коммерческого акта о недостаче, составленного при приеме груза от порта (пристани) перевалки, то это дает основание для презумпции вины железной дороги. При этом они ссылаются на транспортное законодательство, которое рассматривает коммерческий акт как единственную обязательную форму фиксации соответствующих обстоятельств, которые не могут подтверждаться никакими другими средствами доказывания.

Грузы, следующие в адрес грузополучателя в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, принимаются, как правило, без проверки веса, количества мест, если они прибыли в исправных вагонах (контейнерах), с исправными пломбами станции перевалки. Вместе с тем перевалка грузов с водного транспорта на железнодорожный и обратно имеет свою специфику.

Согласно § 55 Правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении снятие пломб с груженых вагонов, подаваемых в порты (пристани) под выгрузку, а равно и пломбирование вагонов, загруженных в портах (пристанях) грузами, перевозимыми в прямом смешанном сообщении, производятся железной дорогой. Однако загрузка в вагоны, которые затем пломбируются представителями железной дороги, производится силами порта. При подобных обстоятельствах более правильной была бы выдача груза грузополучателю с обязательной проверкой веса, количества мест и состояния груза.

Транспортное законодательство не считает нужным делать для грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, исключение, устанавливая для них общий порядок выдачи грузов. Изменение в этот порядок было внесено Инструктивными указаниями Государственного арбитража СССР от 30 июля 1976 г. № И-1-23 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении", в п. 16 которых говорилось, что грузополучатель вправе требовать от транспортной организации выдачи груза в конечном пунктеперевозки с проверкой его веса, количества мест и состояния. При этом Государственный арбитраж СССР, обосновывая этот вывод, указывал на то, что при перевалке грузов, следующих в прямом смешанном сообщении, транспортные организации, участвующие в такой перевозке, имеют доступ к этим грузам.

# 2.2 Договор перевозки пассажиров

Перевозка пассажиров занимает значительное место в деятельности транспортных организаций. Для обеспечения все возрастающих потребностей в пассажирских перевозках и повышения качества их организации в последние годы значительно обновлен и пополнен подвижной состав железнодорожного транспорта, совершенствуются путевые и другие устройства.

Транспортное законодательство довольно детально регулирует перевозки пассажиров. В Уставе железнодорожного транспорта перевозке пассажиров посвящена гл. VI. Дальнейшая конкретизация законодательства, регулирующего перевозки пассажиров на различных видах транспорта, нашла свое отражение в Правилах перевозки пассажиров и багажа, которые действуют на всех видах транспорта. В указанных Правилах более детально и четко регулируются отношения транспортной организации с пассажирами.

Кроме того, на железнодорожном постановлениями Правительства Российской Федерации утверждены Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на железнодорожном транспорте.

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

Гражданский кодекс Российской Федерации (ст. 786) и все транспортные уставы и кодексы в разделах о перевозке пассажиров дают определение понятия договора перевозки пассажиров.

По договору перевозки пассажиров перевозчик обязуется перевезти пассажира в пунктназначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пунктназначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа- и за провоз багажа. Перевозка пассажиров так же, как и перевозка грузов, представляет собой возмездный договор. Однако если перевозка грузов в большинстве случаев- реальная сделка, то перевозка пассажиров во всех случаях- сделка консенсуальная.

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

Правом заключения договора на проезд в качестве пассажира за установленную плату пользуется любое лицо. Гражданину может быть отказано в перевозке только в случаях, когда на транспортном средстве не окажется свободных мест; когда перевозка пассажиров приостановлена по распоряжению Правительства или в иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации; когда пассажир находится в нетрезвом состоянии, которое может угрожать безопасности других пассажиров, и, наконец, когда пассажир не подчиняется правилам, действующим на соответствующем виде транспорта.

Пассажиры должны обеспечиваться своевременной и достоверной информацией: о времени отправления и прибытия транспортных средств, о стоимости проезда пассажиров и перевозки багажа, о времени работы билетных и багажных касс, камер хранения, о расположении вокзальных помещений, об оказываемых пассажирам услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах, о запрещенных к перевозке в ручной клади предметах, другой информацией, предусмотренной Правилами перевозки пассажиров и багажа.

В транспортных уставах, кодексах, изданных на каждом виде транспорта, Правилах перевозки пассажиров определяются права пассажиров, причем презюмируется возможность увеличения объема этих прав в процессе исполнения обязательства по перевозке.

Пассажир имеет право:

- приобретать проездные документы (билеты) в любой поезд, судно до указанной им железнодорожной станции (порта) назначения, открытой для осуществления операции по перевозке пассажиров;

- перевозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 5 лет, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от 5 до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом;

- провозить с собой кроме мелких вещей ручную кладь, размеры и масса которой определяются Правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на различных видах транспорта;

- сдавать для перевозок багаж согласно перевозочным документам за оплату в соответствии с тарифом;

- делать остановку в пути следования с определением срока действия проездных документов (билетов) не более чем на 10 суток;

- продлевать срок действия проездных документов (билетов) в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений.

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

- не позднее чем за 15 часов до отправления судна получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты (на железнодорожном транспорте этот срок сокращен до 8 часов);

- менее чем за 15 часов, но не позднее чем за 4 часа до отправления судна получить стоимость билета и 50% стоимости плацкарты (на железнодорожном транспорте этот срок сокращен до 8 часов и до 2 часов);

- менее чем за 2 часа до отправления поезда (судна) получить обратно стоимость билета. Стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается.

При возврате проездного документа (билета) на обратный выезд в пунктеего приобретения не позднее чем за 24 часа до отправления поезда (судна) пассажиру выплачивается стоимость проезда, при возврате проездного документа (билета) позднее указанного срока, но до отправления поезда (судна)- стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты. При возврате проездного документа (билета) на обратный выезд в пунктеобратного отправления действует порядок, установленный выше.

Независимо от сроков возврата проездного документа (билета) до отправления поезда (судна) стоимость проезда выплачивается в случаях отмены поезда (судна), задержки отправления поезда (судна), непредоставления указанного в проездном документе (билете) места и несогласия пассажира воспользоваться другим местом, болезни пассажира. Удержание стоимости проезда при возврате проездного документа (билета) не производится при опоздании пассажира в пункте пересадки на согласованный поезд (судно) по вине транспортной организации.

Пассажир вправе получить обратно стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты за не проследованное пассажиром расстояние при прекращении поездки в пути следования. Возврат причитающейся пассажиру суммы осуществляется в порядке, предусмотренном Правилами перевозки пассажиров и багажа, действующими на различных видах транспорта.

При прекращении поездки в пути следования в связи с перерывом движения по обстоятельствам, не зависящим от транспортной организации, пассажиру возвращается стоимость проезда не проследованного им расстояния. А если такое прекращение произошло по обстоятельствам, зависящим от транспортной организации, пассажиру возвращается стоимость проезда.

Пассажиры при следовании на транспортном средстве обязаны соблюдать определенные правила. В частности, пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, правила пользования транспортными средствами, вокзальными помещениями, бережно относиться к имуществу транспортных организаций. За нарушение этих положений пассажир может быть привлечен к административной ответственности.

При обнаружении в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, перевозчик имеет право прекратить действие договора перевозки пассажиров и багажа. Отправитель багажа уплачивает при этом штраф в размере десятикратной стоимости платы за перевозку багажа, если в соответствии с законодательством Российской Федерации перевозка таких предметов не влечет за собой административной или уголовной ответственности (ст. 111 УЖТ).

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

В проездном билете перечислены все основные условия договора перевозки пассажира: цена, время отправления, срок годности и т.п. Билеты на всех видах транспорта, кроме воздушного и железнодорожного, выдаются без указания имени пассажира. Однако это обстоятельство не дает права считать билет ценной бумагой на предъявителя, т.е. бумагой, обладание которой дает право требования того, что составляет ее содержание.

Предъявительские ценные бумаги выписываются без указания имени лица, которому они выдаются. Должник не обязан устанавливать, каким образом к предъявителю попала ценная бумага, он обязан исполнить то, что составляет содержание бумаги на предъявителя, по требованию лица, которое эту бумагу предъявляет. Кредитором является тот, кто имеет право на этот документ. Если признать билет ценной бумагой на предъявителя, то получится, что он рассчитан на свободную передачу его другим кредиторам. Однако транспортное предприятие имеет в виду именно данного пассажира и запрещает передачу билета в пути другому лицу под страхом его недействительности. Таким образом, нет оснований для признания проездного билета ценной бумагой на предъявителя.

Одной из важных гарантий прав пассажира является возможность его отказа от поездки, т.е. отказа от исполнения заключенного договора. При заблаговременной сдаче проездных документов перевозчику пассажир получает стоимость билета. Это условие действует на всех видах транспорта. Считая договор расторгнутым по инициативе пассажира, транспортные организации удерживают при этом (в зависимости от момента расторжения договора) с пассажира определенную сумму. Целью удержания является не возмещение потерь, а взыскание заранее объявленной штрафной неустойки за односторонний отказ от исполнения договора.

Утерянные пассажиром проездные документы не возобновляются, и стоимость их не возвращается. Это указание, содержащееся в транспортном законодательстве, императивно. Однако его наличие вызывает большое сомнение, и вот почему.

В данном случае договор перевозки пассажира заключен, условия его сторонами выполняются, но документ, оформляющий факт совершения сделки, утерян. Правила перевозок пассажиров, действующие на транспорте, считают, что пассажир, утерявший билет, освобождается от уплаты штрафа, если факт утери билета будет доказан, но на дальнейший путь пассажир обязан приобрести новый билет (п.2.2 Правил Министерства путей сообщения; п.3.1.1 Правил перевозки на воздушных линиях Российской Федерации), т.е. заключить новый договор перевозки пассажира. Можно ли утверждать, что в этом случае правомерно требование о заключении нового договора? Полагаем, что нет, т.к. если у пассажира имеется определенное место и он может доказать правомерность своих притязаний, то нельзя не разрешить этому лицу воспользоваться своим правом проезда, учитывая, что договор перевозки был заключен. Даже утрата ценных бумаг на предъявителя не исключает возможности восстановления прав собственника. Восстанавливается право, например, на утраченную сберегательную книжку. Поэтому следует признать, что, если пассажиром представлены доказательства заключения договора на проезд на точно определенное место в данном подвижном составе, у перевозчика нет достаточных оснований требовать заключения нового договора перевозки пассажира.

Билет выдается на определенный маршрут и с определенным сроком действия. В поездах дальнего следования, на речных судах при дальности переезда свыше 500 км и на морских судах при дальности переезда более 200 миль пассажиру разрешается сделать одну остановку с предельным сроком на 10 суток, а на железнодорожном транспорте, кроме того, можно один раз изменить маршрут, указанный в билете, но не меняя станцию назначения. При этом плацкарта теряет свою действительность и стоимость ее пассажиру не возвращается. Доплата за "скорость", "купейность" и "мягкость" сохраняет свое действие наравне с билетом. На воздушном транспорте остановки в пути нужно оговаривать при заключении договора.

В отличие от законодательства, регулирующего перевозки грузов, законодательное регулирование перевозок пассажиров менее разработано и более дифференцированно. В то же время пассажирские перевозки и грузовые перевозки имеют определенное сходство. В обоих случаях цель перевозки заключается в доставке.

В соответствии с договором перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в определенное место, а пассажир обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Это два основных условия заключаемого договора. Вместе с тем следует отметить, что есть еще одно важное условие, которое следовало бы включить в определение понятия договора перевозки пассажира. Это срок доставки пассажира к месту назначения.

Срок доставки пассажира к месту назначения (а также своевременная отправка пассажира) является, по нашему мнению, одним из основных условий договора перевозки пассажира. Если раньше перевозочная техника не была достаточно совершенна и в связи с этим претензии подобного рода к перевозчику были бы неуместны, то сейчас, когда транспорт постоянно пополняется современной перевозочной техникой, сроки доставки пассажиров должны соблюдаться. И это нашло отражение в законодательстве, регулирующем транспортные отношения.

Статья 795 ГК РФ устанавливает, что за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пунктназначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Следует подчеркнуть, что статья подобного содержания включена в Гражданский кодекс впервые. Все транспортные организации, отношения на которых еще регулируются законодательством Союза ССР (это автомобильный транспорт), обязаны выполнять положения ст. 795 Гражданского кодекса.

Устав железнодорожного транспорта в ст. 110 уже конкретизировал положения ст. 795 Гражданского кодекса, установив, что за задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную станцию назначения железная дорога уплачивает пассажиру штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда.

Перевозчики несут ответственность за несвоевременную доставку пассажира, если не докажут, что задержка или опоздание произошли вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Транспортное законодательство по-разному отразило в уставах и кодексах вопрос об ответственности перевозчика за нанесение увечья или причинение смерти пассажиру при аварии или крушении транспортного средства. Статья 113 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что железная дорога несет имущественную ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии с законодательством Российской Федерации, т.е. указанная норма носит отсылочный характер.

Помимо ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, перевозчики несут ответственность за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке багажа, если не докажут, что утрата, недостача, повреждение багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

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

1)утраты, недостачи или повреждения багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью,- в размере объявленной ценности;

2)утраты или недостачи багажа- в размере стоимости утраченного или недостающего багажа либо в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

Стоимость багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре- исходя из цены, которая при сравнительных обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением багажа, возвращает отправителю багажа провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

При перевозках пассажиров в прямом смешанном сообщении действуют правила для пассажиров, установленные на каждом виде транспорта. При следовании в пунктназначения различными видами транспорта пассажир приобретает единый билет на проезд в прямом смешанном сообщении. Приобретая единый билет, пассажир в пунктеотправления полностью оплачивает стоимость проезда двумя видами транспорта (например, железнодорожно-водным). В билете указываются номер поезда, вагона и места, Отношения пассажира с перевозчиками при таких перевозках регулируются специальными актами. Например, на железной дороге действуют Соглашение о перевозках пассажиров в прямом железнодорожно-морском сообщении, Соглашение о перевозках пассажиров в прямом железнодорожно-автомобильном сообщении и т.д.

# ГЛАВА 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

# 3.1 Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов

В современном динамично развивающемся транспортном железнодорожном законодательстве с изменяющимися правилами правового регулирования перевозок грузов модернизируются положения об ответственности за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов.

Основные нарушения обязательств перевозки грузов предусматриваются Гражданским кодексом Российской Федерации, это такие, как: неподача транспортных средств перевозчиком (ст. 794 ГК РФ), несохранность груза при перевозке (ст. 796 ГК РФ).

Этот перечень нарушений существенно дополнен Уставом железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ. В соответствии с п. 1 ст. 793 ГК, исходя из единства положений ГК РФ и УЖДТ РФ, и следует рассматривать нормы об ответственности за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов.

Ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей посвящена гл. VII УЖДТ РФ, и также нормы об ответственности содержатся в ст. 10, 19, 27, 29, 30, 32, 33, 44, 47, 64 УЖДТ РФ.

Традиционная систематизация правил об ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов предполагает выделение двух разделов. Это ответственность за неподачу транспортных средств или непредъявление груза, а также ответственность за несохранность груза и просрочку доставки. Критерием анализа нами выбран субъект ответственности - перевозчик.

Согласно ГК РФ и УЖДТ РФ перевозчик несет ответственность за невыполнение принятой заявки, несохранность груза, просрочку доставки, самовольное использование или задержку вагонов, подачу неочищенных вагонов, повреждение вагонов.

Невыполнение перевозчиком принятой заявки (ст. 94 УЖДТ РФ) выражается в неподаче под погрузку вагонов (контейнеров) в установленное время или подаче непригодных для перевозок вагонов (контейнеров). Невыполнение или ненадлежащее выполнение перевозчиком условий принятой заявки влечет взыскание штрафа (ст. 94 УЖДТ РФ).

Здесь хотелось бы отметить неуместность применения штрафных санкций в принципе, поскольку, по мнению Т.Е. Абовой, говоря о данном нарушении обязательств, следует применять термин "убытки", так как штрафы являются ответственностью административной.

Перевозчик освобождается от уплаты штрафа за невыполнение принятой заявки, если указанное невыполнение произошло вследствие непреодолимой силы, прекращения (приостановления) погрузки для перевозки в определенном направлении по правилам ст. 29 УЖДТ РФ, невнесения грузоотправителем платы за осуществленные перевозки, непредоставления грузоотправителем принадлежащих ему вагонов, задержки грузоотправителем вагонов предыдущей перевозки (ст. 117 УЖДТ РФ).

Общим условием освобождения перевозчика от ответственности за невыполнение принятой заявки абз. 5 ст. 94 УЖДТ РФ называет вину грузоотправителя. Последнее положение помещено в ст. 94 УЖДТ РФ и отделено от перечня условий ст. 117 УЖДТ РФ. Указанное правило не соответствует положениям гражданского законодательства.

В современной юридической литературе преобладает мнение, что ответственность перевозчика (железной дороги) за несохранность груза основывается на принципе вины.

Освобождение перевозчика от ответственности при наличии вины грузоотправителя противоречит принципу невиновной ответственности (п. 3 ст. 401 ГК РФ) и одновременно искажает правило п. 1 ст. 401 ГК РФ о вине должника. Для транспортного обязательства, урегулированного главным образом нормами транспортного законодательства, постоянно вступающего в конфликт "с общегражданским законодательством", является актуальной ответственность перевозчика, и "острота проблемы относится главным образом к объему ответственности...", поскольку "центр тяжести ответственности по договору железнодорожной перевозки лежит на железной дороге, ибо именно ее деятельность составляет основное содержание этого договора...", т.к. "груз во время нахождения его в пути состоит в полной ответственности перевозчика...".

Гражданско-правовая ответственность перевозчика базируется на общих принципах гражданской ответственности, закрепленных в ст. 25 ГК РФ. Однако законодатель, предусмотрев для предпринимательской деятельности более строгую ответственность, наступающую независимо от вины предпринимателя (п. 3 ст. 401 ГК), сохраняет на всех видах транспорта ответственность за несохранность груза при наличии его вины.

Характерной чертой ответственности за неисполнение основных обязательств по перевозке груза является ее ограниченный характер. Размер ответственности установлен УЖДТ РФ (реальный ущерб при несохранности груза, исключительная неустойка при нарушении сроков доставки). Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ дал разъяснение, согласно которому требования о возмещении иных убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств, возникших в связи с осуществлением перевозки груза, сверх размера, предусмотренного ТУЖД РФ, удовлетворены быть не могут.

В современной правовой науке также существуют мнения об установлении принципа полной имущественной ответственности перевозчика. Однако анализ законодательства о международных перевозках и современного зарубежного гражданского законодательства свидетельствует о том, что и по зарубежному законодательству перевозчик несет также ограниченную имущественную ответственность при утрате, недостаче, порче или повреждении груза и на принципе вины, который предполагается. По мнению Т.Е. Абовой, ни о какой полной имущественной ответственности перевозчика не может идти речи, поскольку не извлекается прибыль, а вся деятельность железной дороги строится на тарифах.

Открытое акционерное общество "Нижнекамскнефтехим", г. Нижнекамск, Республика Татарстан, обратилось в Арбитражный суд Самарской области с иском к Открытому акционерному обществу "Российские железные дороги", г. Самара, в лице филиала "Куйбышевская железная дорога", г. Самара, о взыскании 63571 руб. 48 коп. стоимости повреждения цистерны.

07.07.2004 в адрес истца по железнодорожной накладной N 206334 на станцию Биклянь поступил вагон-цистерна N 57160335, являющийся собственностью истца.

При осмотре поступившего вагона установлено отсутствие узлов и деталей, а именно: крышки люка лаза, предохранительного перепускного клапана, 22 крепежных болтов-гаек.

Отсутствие данных узлов и деталей подтверждается актом общей формы N 250 от 14.08.2004.

Предусмотренные Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации коммерческий акт, либо акт о повреждении вагона ответчиком выданы не были. Предъявление истцом к ответчику требований о выдаче акта о повреждениях доказано материалами дела.

В соответствии со ст. 105 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации при повреждении или утрате перевозчиком принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим или физическим лицам вагонов, контейнеров или их узлов и деталей перевозчик такие вагоны, контейнеры обязан отремонтировать либо возместить владельцу вагонов, контейнеров стоимость ремонта или фактическую стоимость поврежденных или утраченных вагонов, контейнеров или их узлов и деталей. Кроме того, перевозчик возмещает убытки, понесенные владельцами вагонов, контейнеров вследствие их повреждения или утраты.

Более того, в настоящее время спорные положения ст. 118 УЖДТ РФ на практике стали попросту обходиться сторонами на основании Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, предписавшего использовать статью презумпции невиновности.

Наряду с ответственностью перевозчика за неподачу транспортных средств УЖДТ РФ упоминает ответственность перевозчика при отказе в согласовании заявки. В случае неправомерного отказа в согласовании заявки, поданной в соответствии с требованиями УЖДТ РФ и Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, перевозчик несет ответственность, предусмотренную договором об организации перевозок грузов (абз. 11 ст. 94 УЖДТ РФ).

Ответственности перевозчика за несохранность груза посвящены ст. 796 ГК РФ и ст. 95, 96, 118 УЖДТ РФ. Несохранность груза может выражаться в его утрате, недостаче, повреждении или порче. Утратой считается невозможность выдачи перевозчиком всего груза, недостачей - части груза. Порча - это ухудшение качества груза или утрата грузом полезных свойств, как правило, вследствие химического изменения. Причиной повреждения является внешнее механическое воздействие. Разграничение порчи и повреждения имеет экономическое обоснование. Порча указывает на конечное состояние груза, тогда как повреждение связано с возможностью исправления груза. Тем не менее юридические последствия порчи и повреждения груза одинаковы.

05.07.2004 ООО "РенАвтоЦентр" в рамках договора от 05.01.2004 N 12 отгрузило ООО "Автокомплект" запасные части на общую сумму 213103 руб. 90 коп., что подтверждается товарными накладными, счетами-фактурами.

Имущество было помещено в контейнер N 319843600. Согласно акту передачи вагонов от 05.07.2004 опломбированный контейнер был передан ведомственной охране, а согласно квитанции о приеме груза ЭД 378349 от 07.07.2004 контейнер был передан перевозчику - Железной дороге. Затраты ООО "РенАвтоЦентр" на загрузку контейнера и перевозку составили 2432 руб. 84 коп.

15.07.2004 на станции Кара-Гуга Южно-Уральской железной дороги произошел пожар. Согласно заключению N 5506 испытательной пожарной лаборатории Главного управления ГОЧС Омской области вероятной причиной возникновения пожара явилась неосторожность при курении неизвестных лиц при стоянке поезда.

Коммерческим актом БМ N 126942/А-70 от 03.08.2004 и актом экспертизы N 015.05/632 от 03.08.2004 была установлена непригодность запасных частей.

В соответствии со ст. 796 Гражданского кодекса Российской Федерации 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 и устранение которых от него не зависит.

Отсутствие вины в причинении истцу ущерба в результате пожара перевозчик не доказал.

Статьей 118 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации предусмотрено, что перевозчик несет ответственность за повреждение груза, если предъявитель претензии докажет, в том числе при необходимости с привлечением экспертов и в порядке, установленном ст. 42 Устава, что повреждение груза произошло по вине перевозчика.

Заключением N 5506 от 23.07.2004 испытательной пожарной лаборатории о причине пожара, произошедшего 15.07.2004 в контейнеровозе N 32229882 в составе грузового поезда N 2954, коммерческими актами БМ 126942/А-7.0 от 03.08.2004, БМ 2116066/6 от 19.07.2004, актом экспертизы N 015.05/632 от 03.08.2004, составленным Центрально-Сибирской Торгово-промышленной палатой, первичным актом о пожаре от 15.07.2004, актом общей формы N 76 от 15.07.2004, актом N 2 от 19.07.2004 о техническом состоянии вагона, актом комиссионного осмотра вагона от 16.07.2004 подтверждено повреждение запасных частей от воздействия огня, установлена стопроцентная потеря качества, непригодность к использованию.

Статьей 24 Федерального закона "О железнодорожном транспорте" от 10.01.2003 N 17-ФЗ предусмотрено, что перевозчик должен содержать специализированные подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций и иметь запас материальных и технических средств, используемых для своевременного устранения возгорания, в данном случае - вагона.

Проводник в соответствии с п. 20 "Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей" обязан соблюдать требования пожарной и личной безопасности.

Размер ответственности перевозчика определяется по правилам ст. 796 ГК РФ и ст. 96 УЖДТ РФ. Утрата или недостача груза предполагают возвращение его стоимости или стоимости недостающей части. Недостача, повреждение (порча) груза с объявленной стоимостью влекут обязанность перевозчика возместить ущерб в размере объявленной стоимости или доли объявленной стоимости. Расчет размера ответственности перевозчика логичен и соответствует принципам ограниченной ответственности при перевозке.

Принято считать, что штраф за превышение сроков доставки имеет характер исключительной неустойки. Среди современных исследователей только Т.Е. Абова придерживается другого мнения. Автор указывает, что установленная за просрочку доставки неустойка не является исключительной, поскольку она не освобождает железную дорогу от возмещения вызванных просрочкой убытков в размере, установленном ст. 796 ГК РФ ("Ответственность перевозчика за несохранность груза").

С точки зрения действующего законодательства неустойка за просрочку доставки не может считаться исключительной. По общему правилу неустойка имеет зачетный характер; исключительные, а также штрафные неустойки могут быть установлены законом или договором (ст. 394 ГК РФ). Ни ГК РФ, ни УЖДТ РФ не исключают права сторон перевозки на возмещение ущерба в части, не покрытой неустойкой. Статья 97 УЖДТ РФ не устанавливает исключительный характер неустойки за просрочку доставки. Более того, абз. 2 ст. 97 устанавливает право регрессного требования последнего перевозчика к перевозчику, который фактически допустил просрочку, о возмещении убытков.

Открытое акционерное общество "Нижнекамскнефтехим", г. Нижнекамск, Республика Татарстан, обратилось в Арбитражный суд Самарской области с иском к Открытому акционерному обществу "Российские железные дороги", г. Самара, в лице филиала "Куйбышевская железная дорога", г. Самара, о взыскании 13651 руб. 25 коп. пени за просрочку в доставке грузов.

31.07.2005 по железнодорожной накладной со станции Кириши Октябрьской железной дороги в адрес истца была отправлена цистерна N 50746742 с бензолом нефтяным для синтеза. Перевозимый груз относится к категории опасных грузов. Согласно накладной провозная плата составила 151685 руб.

На станцию Биклянь цистерна прибыла 14.08.2005, то есть через 14 дней с даты отправления. Расстояние между станцией назначения и станцией отправления составляет 1767 км.

В соответствии со ст. 793 Гражданского кодекса Российской Федерации в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом Российской Федерации, транспортными уставами, а также по соглашению сторон. В соответствии со ст. 97 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик уплачивает пени в размере 9% платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки.

Последним из рассматриваемых в данной работе нарушений перевозчиком является подача им под погрузку неочищенных вагонов, контейнеров. Подача неочищенных вагонов соотносится с подачей непригодных для перевозки вагонов. Размер санкций в первом случае выше в 5-30 раз. Неподача (подача непригодного для перевозки) полувагона грузоподъемностью 70 тонн влечет наложение штрафа в 7 МРОТ, не очистка аналогичного вагона - 45 МРОТ. Для контейнера массой до 5 тонн суммы штрафа составляют 0,5 МРОТ и 15 МРОТ соответственно.

Таким образом, в основу ответственности перевозчика должен быть положен принцип вины, а перечень обстоятельств, с которыми связано освобождение от ответственности перевозчика, должен быть исчерпывающим, а не примерным.

Нельзя не учитывать, что в ряде международных конвенций и соглашений о железнодорожных перевозках грузов предусмотрен перечень особых рисков, освобождающих перевозчика от ответственности, поэтому "в рыночных условиях едва ли целесообразно ставить железную дорогу, осуществляющую перевозку внутри страны, в худшее положение по сравнению с перевозчиком, участвующим в международном сообщении.

# 3.2 Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки пассажира

С определением и осуществлением прав и обязанностей сторон договора перевозки пассажиров различными видами транспорта общего пользования связан обширный комплекс вопросов. Трудно говорить о подлинном юридическом равноправии в отношениях монополиста и гражданина, заключающего договор об использовании услуг, предоставляемых этим монополистом. Интересы гражданина призвана защищать система правовых норм, созданных государством в целях достижения юридического равновесия экономически мощных транспортных предприятий и граждан в качестве их контрагентов по договорам перевозки.

В соответствии со ст. 786 ГК РФ перевозка пассажира и его багажа производится на основании и во исполнение договора перевозки, заключенного между пассажиром и перевозчиком. Договор перевозки пассажира определяется как возмездный в связи с возложением на пассажира обязанности оплатить его доставку в пункт назначения. Пассажиры являются потребителями услуг, предоставляемых перевозчиками (главным образом транспортными предприятиями). Заниматься перевозкой пассажиров вправе транспортные предприятия, получившие соответствующее разрешение - лицензию. Требование лицензирования относится к коммерческим организациям, выполняющим перевозки транспортом общего пользования. Ведомства, осуществляющие перевозки своих работников собственным транспортом, также должны иметь необходимое разрешение.

По статье 789 ГК РФ договор перевозки пассажиров транспортом общего пользования является публичным договором (ст. 426 ГК РФ): транспортная коммерческая организация обязана осуществлять перевозки пассажиров и багажа по обращению любого гражданина. Из этого следует, что еще до заключения конкретного договора перевозки пассажира транспортное предприятие уже несет определенные обязанности перед потенциальными пассажирами. Предприятие должно:

- обеспечить всем потенциальным пассажирам равные условия будущего договора перевозки;

- создать минимально необходимую материальную базу для приобретения пассажирского билета (касса, эффективно действующая система распространения билетов, а на городском транспорте - кондуктор или определенные приспособления, позволяющие зафиксировать факт вступления пассажира в правоотношение по перевозке);

- сформировать систему информационного обеспечения, с тем чтобы каждое заинтересованное лицо могло получить исчерпывающие сведения о запланированной поездке.

Ненадлежащее выполнение указанных "преддоговорных" обязанностей может повлечь негативные последствия как для пассажира, так и для транспортного предприятия - перевозчика.

Договор перевозки пассажиров транспортом общего пользования относится также к категории договоров присоединения (см. ст. 428 ГК РФ). Условия такого договора определяются одной из сторон в формулярах или иных стандартных формах и могут приниматься другой стороной не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом. Суть договора присоединения заключается в том, что организация (возможно, индивидуальный предприниматель) как одна из сторон договора осуществляет деятельность, призванную удовлетворять потребности неопределенного круга лиц, любого лица, пожелавшего воспользоваться ее услугами. Однако вступать в индивидуальные переговоры с каждым пожелавшим воспользоваться услугами, в том числе транспортными, не представляется возможным. Поэтому согласно п. 2 ст. 786 ГК РФ заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией. Пассажирский билет и багажная квитанция содержат минимально необходимые условия договора перевозки. Детально условия договора разрабатываются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, и доводятся до всеобщего сведения в виде опубликованных правил перевозки. Степень свободы гражданина при заключении договора перевозки с коммерческой транспортной организацией практически равна нулю: он выбирает перевозчика, пункт назначения и условия перевозки из числа предлагаемых перевозчиком. Заключив договор перевозки, пассажир присоединяется к предложению перевозчика, подчиняясь установленным перевозчиком правилам.

В соответствии со ст. 5 Транспортного устава железных дорог (далее - ТУЖД) правила перевозок пассажиров железнодорожным транспортом на основании ТУЖД разрабатывает "федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта", т.е. Министерство путей сообщения РФ, с участием "федерального органа исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте". Тем не менее 11 марта 1999 г. Правительство РФ утвердило Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте, которые не отменяют правил перевозки пассажиров, утвержденных МПС России. Правительство РФ исходило из того, что пассажир - сторона договора перевозки - является потребителем услуг железнодорожного транспорта, поэтому Правила разработаны в соответствии не только с ТУЖД, но и с Законом РФ "О защите прав потребителей", о чем сказано в п. 1 Правил.

Главная цель договора перевозки пассажира - перемещение пассажира из пункта отправления в пункт назначения.

Перевозка пассажиров коммерческими транспортными организациями не ограничивается перемещением пассажира из пункта А в пункт Б - она сопровождается оказанием пассажиру комплекса сопутствующих услуг. Перечень и характер услуг заранее определены ведомственными правилами перевозки пассажиров, а их оплата включается в цену билета. Таким образом, перевозка сочетается с оказанием услуг, а договор перевозки сопрягается с договором возмездного оказания услуг, хотя в соответствии с п. 2 ст. 779 ГК РФ правила гл. 39 ГК РФ "Возмездное оказание услуг" не распространяются на услуги перевозчика, оказываемые согласно гл. 40 ГК РФ, которая посвящена договору перевозки.

Обязанностью перевозчика следует считать также обеспечение безопасных и комфортных условий перевозки.

Предприятие транспорта общего пользования выступает с публичной офертой своих услуг. В зависимости от технических особенностей средств транспорта пассажиру при заключении договора перевозки предоставляется возможность выбора того или иного комплекса услуг. Ведомственные нормативные акты МПС России и Минтранса России определяют услуги, предоставление которых включается в стоимость пассажирского билета.

Утвержденные Правительством РФ Правила оказания услуг по перевозке пассажиров... на федеральном железнодорожном транспорте обязывают железную дорогу своевременно и достоверно информировать пассажиров об услугах, которые могут быть предоставлены перевозчиком. Пассажир должен быть снабжен информацией о времени отправления и прибытия поездов, о стоимости билетов в зависимости от класса поезда и вагона, о стоимости услуг, предоставляемых в вагонах повышенной комфортности и включенных в стоимость билета.

Из договора перевозки пассажира возникают обеспеченные правом основные обязанности перевозчика: а) доставить пассажира в пункт назначения, б) в период выполнения указанной обязанности создать пассажиру безопасные и комфортные условия поездки.

При этом уровень безопасности обеспечивается всем пассажирам в равной степени, а уровень комфорта - в рамках возможностей перевозчика и в зависимости от желания пассажира, преимущественно за дополнительную плату.

При намерении осуществить перевозку железнодорожным транспортом потенциальный пассажир может приобрести билет как в обычный вагон, так и в вагон повышенной комфортности. Приобретая билет в вагон повышенной комфортности, пассажир оплачивает включенные в стоимость билета сервисные услуги. Комплекс услуг и порядок их предоставления в вагонах повышенной комфортности определяет МПС России.

Комплекс дополнительных услуг, предоставляемых транспортным предприятием, с пассажиром не обсуждается - транспортное предприятие или соответствующий орган исполнительной власти (МПС России, Минтранс России и т.п.) в нормативном порядке определяют признаки классности транспортных средств - вагона, самолета, морского или речного судна, автотранспортного средства - и сообразно причислению к тому или иному классу устанавливают перечень предоставляемых услуг. На федеральном железнодорожном транспорте, например, введена сертификация услуг, предоставляемых пассажирам. Приказом министра путей сообщения РФ от 27 декабря 1999 г. утверждены и введены в действие с 1 июля 2000 г. Правила сертификации услуг, предоставляемых пассажирам на федеральном железнодорожном транспорте. Сертификация услуг должна, в частности, соответствовать Закону РФ "О защите прав потребителей". Сертификации подлежат услуги, предоставляемые пассажирам на железнодорожных вокзалах до отправления поезда, услуги по перевозке пассажиров, услуги в пути следования поезда и услуги, предоставляемые пассажирам по прибытии поезда к месту назначения. Следует считать, что сертификация услуг означает принятие на себя железнодорожным транспортом обязанности их предоставления лицу, приобретшему билет и тем самым заключившему договор перевозки.

Требования пассажира о предоставлении ему комплекса услуг, соответствующих классности транспортного средства, обусловлены заключенным договором перевозки. Услуги оплачены пассажиром при покупке билета, и их предоставление является необходимым условием договора, к которому присоединился пассажир.

Выступая в роли потребителя транспортных услуг, пассажир как субъект договора присоединения остается в определенной зависимости от транспортного предприятия и нуждается в четкой защите своих прав, вытекающих из договора перевозки. В области отношений по договору перевозки пассажира обеспечение баланса интересов обеих сторон определяется спецификой публичного договора и договора присоединения. С одной стороны, транспортное предприятие не вправе отказать пассажиру в заключении договора перевозки, с другой - пассажир вынужден подчиняться условиям, диктуемым перевозчиком. В связи с этим ГК РФ, транспортные уставы и кодексы, предоставляя перевозчику право устанавливать условия договора перевозки, защищают интересы и пассажира - потребителя, определяя его основные права и предусматривая ответственность перевозчика в случаях нарушения этих прав.

К сожалению, транспортные предприятия в ряде случаев пытаются использовать экономическое превосходство для максимального ограничения своей ответственности перед пассажирами за нарушения договора перевозки. Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, по правилам гл. 59 ГК РФ, если законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика (ст. 800 ГК РФ).

Одной из существенных обязанностей перевозчика по договору перевозки пассажира является доставка пассажира в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок (ст. 792 ГК РФ).

Коль скоро речь идет о перевозке пассажиров транспортом общего пользования железные дороги обязаны обеспечивать движение пассажирских поездов по расписаниям (ст. 86 ТУЖД). Соблюдение установленных сроков доставки пассажиров важно для пассажира любого вида транспорта, но особенно транспорта воздушного. Каждому понятно, что опоздание на важные деловые переговоры может обернуться серьезными убытками для предпринимателя, а, скажем, опоздание на похороны родственника причинит моральный вред. Поэтому как для пассажира, так и для перевозчика важно четкое регулирование оснований и размера ответственности за просрочку в доставке пассажира в пункт назначения.

Нет оснований считать такие условия имеющими силу, так как в ст. 16 Закона о защите прав потребителей указано: "Условия договора, ущемляющие права потребителей по сравнению с правилами, установленными законами или иными правовыми актами Российской Федерации в области защиты прав потребителей, признаются недействительными".

Перевозчик несет ответственность за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия в пункт назначения (ст. 795 ГК РФ). В этих случаях в соответствии с Гражданским кодексом перевозчик - железная дорога - в размере, предусмотренном ст. 130 ТУЖД.

Эти штрафы невелики по размеру; они не могут превышать 50% платы за перевозку на воздушном и морском транспорте и полного размера платы на железнодорожном транспорте в зависимости от длительности просрочки.

Пассажир выступает как потребитель услуг транспорта, и поэтому его отношения с транспортным предприятием регулируются не только транспортным законодательством, но и Законом о защите прав потребителей, который установил и другой вид ответственности предпринимателя за неисполнение обязательства, возникшего из договора с гражданином - потребителем. Согласно ст. 15 указанного Закона моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами РФ, подлежит компенсации причинителем вреда при наличии его вины.

Определение размера компенсации за причиненный моральный вред - физические и нравственные страдания - вопрос общий для любых случаев причинения морального вреда, неоднократно обсуждавшийся в литературе. Транспортная организация осуществляет предпринимательскую деятельность. В связи с этим основания ее ответственности перед контрагентами определяются нормой п. 3 ст. 401 ГК РФ: "Если иное не предусмотрено законом или договором, лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств. К таким обстоятельствам не относятся, в частности, нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника, отсутствие на рынке нужных для исполнения товаров, отсутствие у должника необходимых денежных средств".

Помимо ссылки на непреодолимую силу как на основание освобождения от ответственности транспортной организации ст. 795 ГК РФ, ст. 130 ТУЖД называют устранение неисправности транспортных средств, угрожающей жизни или здоровью пассажира, а также иные обстоятельства, не зависящие от перевозчика.

Когда речь идет об устранении неисправности транспортного средства, предполагается транспортное средство, поданное под погрузку. Применительно к самолетам - посадка объявлена, самолет готов принять пассажиров, применительно к железнодорожному транспорту - поезд подан к перрону, объявлена посадка пассажиров.

Ссылка ст. 795 ГК РФ на "иные обстоятельства, не зависящие от перевозчика", ставит под сомнение общий тезис о безвиновной ответственности транспортной организации - предпринимателя по договору перевозки, в том числе за опоздание в подаче транспортного средства и просрочку в доставке пассажира. Представляется, что это указание закона следует трактовать ограничительно и оценивать "иные обстоятельства" в соответствии с категорией непреодолимой силы.

Защита прав пассажиров осуществляется в судебном порядке с предоставлением заинтересованному лицу возможности выбора места предъявления иска.

По общему правилу иски к транспортным предприятиям - перевозчикам, вытекающие из договоров перевозки грузов, пассажиров или багажа, предъявляются по месту нахождения управления транспортной организации, к которой в установленном порядке была предъявлена претензия.

Следовательно, иск пассажира из договора перевозки может быть предъявлен по его желанию либо по месту нахождения управления транспортной организации, либо по месту жительства истца.

Давая толкование п. 2 ст. 17 Закона о защите прав потребителей, Верховный Суд РФ в Постановлении от 29 сентября 1994 г. № 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей" разъяснил, что поскольку по данной категории дел иски предъявляются в суд по месту жительства истца, либо по месту причинения вреда, либо по месту нахождения ответчика, ни один из названных судов не вправе отказать в принятии искового заявления, т.е. выбор между несколькими судами, которым подсудно дело, принадлежит истцу. Однако из приведенных вполне справедливых рассуждений последовал необоснованный вывод относительно предъявления исков к перевозчикам из договоров перевозки пассажиров и багажа.

Согласно ст. 136 ТУЖД до предъявления к железной дороге иска, возникшего в связи с перевозкой пассажиров или багажа, к железной дороге может быть предъявлена претензия, в частности в случае задержки отправления или опоздания поезда. ТУЖД не определяет, должна ли такая претензия быть предъявлена железной дороге назначения или же адресата претензии определяет пассажир (при условии, что он вообще захочет предъявлять претензию до обращения в суд с иском).

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

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Переход государства к рыночной экономике и условия реформирования социально - экономических отношений в обществе поставили перед федеральным железнодорожным транспортом новые более сложные задачи в области коренного улучшения деятельности и повышения качества предоставляемых транспортных услуг населению, грузоотправителям, грузополучателям, владельцам железнодорожных подъездных путей и собственного железнодорожного состава, совершенствования взаимоотношений железных дорог с предприятиями других видов транспорта.

1. Статья 94 УЖДТ РФ устанавливает ответственность перевозчика за невыполнение принятой заявки. Такая формулировка, с нашей точки зрения, неприемлема. Заявку следует считать одной из форм организации железнодорожных перевозок грузов и, формулируя правило об ответственности перевозчика, необходимо говорить о неподаче вагонов.

В настоящее время грузовладелец может иметь собственные вагоны и железнодорожная перевозка может осуществляться в таких вагонах. Поэтому обязанностью перевозчика становится принятие для перевозки погруженного в определенные транспортные средства груза. Условием принятия груза является подготовка его в соответствии с принятой заявкой.

Предлагаемая редакция правила об ответственности перевозчика будет иметь следующий вид:

"Ответственность перевозчика за неподачу под погрузку вагонов, контейнеров

1. Перевозчик несет ответственность за неподачу под погрузку вагонов (контейнеров), подачу под погрузку непригодных для перевозки вагонов, контейнеров, а также за непринятие подготовленного в соответствии с заявкой груза.

2. Ответственность перевозчика устанавливается в виде штрафа (неустойки) в следующих размерах:

в отношении грузов, перевозка которых установлена (согласована) в вагонах, - пять минимальных размеров оплаты труда за каждый вагон;

в отношении грузов, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах, - 0,1 минимального размера оплаты труда за каждую непогруженную тонну груза;

в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, - 0,5 минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, одного минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, двукратного минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн.

3. Соглашением сторон может быть предусмотрено право грузоотправителя на возмещение причиненного неподачей вагонов, контейнеров реального ущерба в части, не покрытой неустойкой".

2. Повреждение или утрата перевозчиком принадлежащих иным лицам вагонов, контейнеров является основанием особой ответственности перевозчика. Согласно ст. 105 УЖДТ РФ в этом случае перевозчик обязан отремонтировать подвижной состав или возместить владельцу стоимость ремонта (фактическую стоимость) вагонов, контейнеров. Перевозчик возмещает владельцам и убытки, которые были вызваны утратой или повреждением транспортных средств. Наконец, перевозчик передает владельцам аналогичные вагоны, контейнеры во временное бесплатное пользование в качестве замены поврежденных (утраченных). Последнюю обязанность перевозчик исполняет по требованию потерпевшего.

Положения ст. 105 УЖДТ РФ не лишены недостатков. Так, обязанность отремонтировать или возместить стоимость не определена никакими условиями. Было бы правильнее обязанность по возмещению стоимости поврежденных вагонов поставить в зависимость от возможности их ремонта. Законодатель в ст. 105 УЖДТ РФ отошел от принципа ограниченной ответственности. Такой подход представляется неоправданным и может повлечь практические затруднения. Ст. 105 часть 1 УЖДТ РФ следует изложить в следующей редакции: "При повреждении или утрате перевозчиком принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим или физическим лицам вагонов, контейнеров или их узлов и деталей перевозчик такие вагоны, контейнеры обязан отремонтировать либо возместить владельцу вагонов, контейнеров стоимость ремонта, если ремонт невозможен возместить фактическую стоимость поврежденных или утраченных вагонов, контейнеров или их узлов и деталей. Кроме того, перевозчик возмещает убытки, понесенные владельцами вагонов, контейнеров вследствие их повреждения или утраты.

3. Согласно ст. 94 УЖДТ РФ одним из оснований для возникновения ответственности грузоотправителя называет отсутствие собственных или арендованных и предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или организации, с которой у грузоотправителя заключен договор, регламентирующий обеспечение такими вагонами, контейнерами.

Такую формулировку следует считать неприемлемой. Последнее (четвертое) из названных в ст. 94 УЖДТ РФ оснований ответственности грузоотправителя стоит, видимо, понимать как не вполне обдуманную реакцию законодателя на возможность перевозок в вагонах, не принадлежащих перевозчику. Трудно комментировать отсутствие собственных или арендованных и предусмотренных в заявке вагонов у грузоотправителя как основание его ответственности за невыполнение принятой заявки. Абз. 4 ст. 94 УЖДТ РФ следует исключить.

4. Перевозчик имеет право проверять достоверность массы грузов и других сведений, указанных грузоотправителем в транспортных железнодорожных накладных. За искажение наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате которого снижается стоимость перевозок или возможно возникновение обязательств, влияющих на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов, грузоотправители несут ответственность, предусмотренную ст. 98, 111 УЖТ РФ.

5. По нашему мнению, представляется целесообразным установить в законодательстве предел стоимости груза или количества груза, при превышении которого грузоотправителем перевозчик будет обязан в обязательном порядке проверить достоверность сведений, указанных грузоотправителем в накладной в отношении данного груза. Условие об обязательной достоверности сведений, указанных грузоотправителем в перевозочных документах, необходимо для обеспечения сохранности принятого к перевозке груза до выдачи его грузополучателю, так как перевозчик несет ответственность за исправную доставку к месту назначения лишь того груза, который предусмотрен договором перевозки. Необходимые меры для этого должны приниматься исходя из специфики и особенностей свойств груза, указанных в перевозочных документах. Данное условие является важным для обеспечения безопасности движения, поскольку действия перевозчика в отношении грузов зависят от сведений, указанных в перевозочных документах (например, степень опасности перевозки такого груза, необходимость его упаковки и т.п.). Кроме того, достоверность сведений о грузе позволяет предотвратить или свести к минимуму последствия возникновения возможных на транспорте чрезвычайных ситуаций.

6. Возникает вопрос о правомерности ограничения ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира. Ведь Закон РФ "О защите прав потребителей" содержит норму, согласно которой убытки, причиненные потребителю, подлежат возмещению в полной сумме сверх неустойки, установленной законом или договором.

В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г. № 7 "О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей" имеется разъяснение, в соответствии с которым в тех случаях, когда отдельные виды гражданско-правовых отношений с участием потребителей, помимо норм ГК, регулируются и специальными законами Российской Федерации, то к отношениям, вытекающим из таких договоров, Закон РФ "О защите прав потребителей" может применяться в части, не противоречащей ГК и специальному закону. Следовательно, соответствующая норма законодательства о защите прав потребителей о возмещении пассажиру убытков в полном размере в случае нарушения перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, не подлежит применению.

7. Другая проблема, связанная с применением к отношениям по договору перевозки пассажира законодательства о защите прав потребителей, состоит в определении возможности компенсации пассажиру морального вреда, причиненного ему в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки пассажира.

В примерном перечне случаев, когда возможность компенсации морального вреда не вызывает сомнений, не нашлось места нарушениям договорных обязательств. И это понятно: в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из договора, затрагиваются прежде всего имущественные права и интересы их участников, которые по общему правилу компенсируются применением иных мер гражданско-правовой ответственности (возмещение убытков, уплата неустойки).

Очевидно, что могут быть ситуации, когда неисполнение или ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, причиняет гражданину физические и нравственные страдания, которые могут быть компенсированы путем возмещения морального вреда (например, когда задержка прибытия в пункт назначения привела к опозданию пассажира на похороны близкого родственника). Но такие ситуации скорее представляют собой исключение из общего правила. Абз. 3 статьи 110 УЖТ РФ следует изложить в следующей редакции: "Пассажир также вправе потребовать возмещения иных причиненных ему убытков, а также компенсации морального вреда в порядке, установленном законодательством Российской Федерации".

# БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации. – М. Проспект. 2005. -45 с.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации часть 1 от 21 октября 1994 г. № 51-ФЗ (в ред. от 27.07.2006) // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации часть 2 от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (в ред. от 02.02.2006) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410.
4. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (в ред. от 07.07.2003) // СЗ РФ. - 2003. - № 2. - Ст. 169.
5. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (в ред. от 07.07.2003) // СЗ РФ. - 2003. - № 2. - Ст. 170.
6. Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" (в ред. от 22.08.2004) // СЗ РФ. - 2003. - № 9. - Ст. 805.
7. Постановление Правительства РФ от 11 марта 1999 г. № 277 "Об утверждении правил оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте" (в ред. от 29.01.2001) // СЗ РФ. – 1999. – № 11. – Ст. 1311.
8. Указания Государственного арбитража СССР от 12 мая 1971 г. № И-1-14 "О некоторых вопросах арбитражной практики, возникающих при рассмотрении споров, связанных с перевозками грузов железнодорожным транспортом" // Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. – 1990. – № 4. – С. 23.
9. Гражданский кодекс РСФСР: Официальный текст с изменениями на 1 июля 1950 г. – М., Госюриздат. 1950. – 418 с.
10. Постановлением Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. № 270 "Устав железных дорог Союза ССР" // СП СССР. - 1964. - № 5. - Ст. 36.

Специальная и учебная литература

1. Абова Т.Е. Об ответственности перевозчиков за сохранность грузов в прямом смешанном сообщении // Советское государство и право. – 1965. – № 10. – С. 82.
2. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. – М., Юридическая литература. 1940. – 456 с.
3. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. – 1954. – № 4. – С. 107.
4. Александров-Дольник М.К. Споры, вытекающие из правоотношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. – М., Юрлитиздат. 1955. – 458 с.
5. Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. – М., Госполитиздат. 1959. – 456 с.
6. Апполонов Е.В. О качестве услуг перевозчика // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 14. – С. 8.
7. Астановский Г.Б. Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Автореф. канд. дисс. – Л., 1960. – 30 с.
8. Астахова Е.Н. Квалификация договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 19.
9. Астахова Е.Н. Основания возникновения ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С.22.
10. Баукин В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов // Транспортное право. – 2004. – № 4. – С. 13.
11. Балак Р. Значение устава железнодорожного транспорта РФ для осуществления реформирования отрасли // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 9.
12. Боровик И. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 31.
13. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. – М., Статут. 2003. – 678 с.
14. Братчикова Н.В. Особенности договора перевозки на железнодорожном транспорте // Право и экономика. – 2000. – № 10. – С. 19.
15. Витрянский В.В. Договор перевозки. – М., Статут. 2001. – 360 с.
16. Горюнов А.В. Содержание обязательства, возникающего из согласованных объемов железнодорожных перевозок грузов // Юрист. – 2006. – № 5. – С. 21.
17. Гражданское право: в 2 т. Том II. Полутом 2: учебник (издание второе, переработанное и дополненное) / Под ред. Суханова Е.А. – М., Волтерс Клувер. 2005. – 726 с.
18. Гражданское право: Учебник / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Ч. 2. – М., Проспект. 2003. – 748 с.
19. Гражданское право. Ч. II // Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М., Проспект. 2004. – 760 с.
20. Гражданское право России. Ч. II. Обязательственное право. / Под ред. Суханова Е.А. – М., Юрайт. 1997. – 724 с.
21. Гражданское уложение. Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского уложения. Т. 2 / Под ред. Тютрюмова И.М. (по изд. 1910.) – М., Статут. 2001. – 982 с.
22. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией – перевозчиком // Право и экономика. – 2000. – № 9. – С.31.
23. Залесский В.В. Транспортные договоры. – М., Дело. 2001. – 126 с.
24. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный) – М., Контракт. 2004. – 286 с.
25. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. – М., Дело. 2002. – 324 с.
26. Иоффе О.С. Обязательственное право. – М., Юридиздат. 1975. – 706 с.
27. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) (издание пятое, исправленное и дополненное с использованием судебно-арбитражной практики) / Под ред. Садикова О.Н. – М., Инфра-М. 2006. – 684 с.
28. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Абовой Т.Е., Ляндреса В.Б. – М., Юрайт. 1998. – 432 с.
29. Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Астановского Г.Б. – М., Юрилитиздат. 1971. – 342 с.
30. Коммерческое право: Учебник / Под ред. Попондопуло В.Ф., Яковлевой В.Ф. – СПб., Питер. 1997. – 648 с.
31. Корнеев В.Г. О тарифах на железнодорожные перевозки // Законодательство и экономика. – 1999. – № 12. – С. 23.
32. Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. – Алма-Ата., 1964. – 364 с.
33. Моргунова Г.В. Ответственность за неисполнение (ненадлежащее исполнение) обязательств по перевозке грузов в контейнерах: Автореф. дис. канд. юрид. наук. – М., 1976. – 32 с.
34. Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 16.
35. Нарозников Н.К. Услуги и работы в сфере перевозок железнодорожным транспортом // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 22.
36. Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик / Под ред. Братуся С.Н., Флейшиц Е.А. – М., Юрлитиздат. 1962. – 556 с.
37. Новицкий И.Б. История советского гражданского права. – М., Юрлитиздат. 1948. – 652 с.
38. Новицкий И.Б. Обязательство заключить договор. – М., Юридическая литература. 1947. – 138 с.
39. Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. – 1966. – № 11. – С. 13.
40. Победоносцев К.П. Курс гражданского права. – М., Статут. 2003. – 678 с.
41. Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР // Тарифное руководство № 5. – М., Юридическая литература. 1973. – 346 с.
42. Рапопорт Л.И. О правовой природе грузовых перевозок в прямом и смешанном сообщении // Научные записки Донецкого института советской торговли. Вып. X. – Донецк., 1960. – 462 с.
43. Рапопорт Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. – Харьков., 1957. – 342 с.
44. Расулов А.В. Ответственность железной дороги за несохранность принятого к перевозке груза // Транспортное право. - 2002. - № 3. - С. 25.
45. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Мн., Изд-во "Университетское". 1984. – 368 с.
46. Садиков О.Н. Арбитражные споры по договорам железнодорожной перевозки // Комментарий арбитражной практики. Вып. 1. – М., Юридическая литература. 1968. – 258 с.
47. Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. – М., Юрлитиздат. 1983. – 432 с.
48. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР // Автореф. докт. дисс. - Л., Изд-во ЛГУ. 1970. – 36.
49. Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Л., Изд-во ЛГУ. 1978. – 34 с.
50. Танклиевич Г. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов // Закон. – 1994. – № 5. – С. 38.
51. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. – М., Юрлитиздат. 1954. – 562 с.
52. Ткаченко Е.В., Клеандров М.И. Порядок исполнения договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 36.
53. Тютрина Н.Н. Понятие договора перевозки грузов // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 19.
54. Фалькович М.С. Претензии и иски к железнодорожному перевозчику // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 31. – С. 7.
55. Фалькович М.С. Споры по договору перевозки // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 25. – С. 9.
56. Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки грузов по советскому праву: Автореф. на соиск. учен. степени. докт. юрид наук. – Томск., 1969. – 62 с
57. Хаскельберг Б.Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом и прямом смешанном сообщении // Проблемы советского государства и права. – 1972. – № 2. – С. 135.
58. Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. – М., Юрлитиздат. 1960. – 358 с.
59. Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. – М., Норма. 2001. – 560 с.
60. Шмелев В.В. Некоторые правовые проблемы организации грузоперевозок на железнодорожном транспорте // Журнал российского права. – 2001. – № 12. – С. 25.
61. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. 2. – М.,Статут. 2003.– 724с.
62. Эрделевский А.М. Компенсация морального вреда в России и за рубежом. – М., БЕК. 2000. – 356 с.
63. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. – М., Юридическая литература. 1958. – 214 с. Материалы юридической практики.
64. Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 11 апреля 1969 г. № 2 "О некоторых вопросах применения судами законодательства при рассмотрении споров, возникающих из перевозки грузов и багажа" // Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924-1977. – М., Юридическая литература. 1978. – С. 176.
65. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 25 января 2001 г. № 1 "О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" // Вестник ВАС РФ. - 2001. - № 4. - С. 5.
66. Постановление Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 12 ноября 1998 г. № 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог" // Вестник ВАС РФ. – 1999. – № 1. – С. 26.
67. Постановление ФАС Поволжского округа от 30 октября 2006 года по делу №А55-4357/06-38//Вестник ВАС РФ.- 2006.- № 12.- С.34.
68. Постановление ФАС Поволжского округа от 2 марта 2006 года по делу №А55-13884/2005-24// Вестник ВАС РФ. - 2006.- № 6.- С.40.
69. Постановление ФАС Поволжского округа от 22 ноября 2005 года по делу №А55-4632/05-24// Вестник ВАС РФ.- 2005.- №11.- С. 37.