

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»
Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Предпринимательское и трудовое право»
(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение предпринимательской деятельности

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему: Правовое регулирование договора перевозки грузов
автомобильным и железнодорожным транспортом

Студент

К.О. Мухин
(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

д.ю.н., доцент
(ученая степень, звание)

А.А. Гогин
(И.О. Фамилия)

Тольятти 2021

Оглавление

Введение	3
Глава 1. Договор перевозки грузов: понятие, правовая основа, содержание	9
1.1 Правовая природа договора перевозки грузов	9
1.2 Понятие договора перевозки грузов, его содержание	20
Глава 2. Формирование договора перевозки грузов	37
2.1 Заключение и исполнение договора перевозки грузов	37
2.2 Прекращение и изменение договора перевозки грузов	41
2.3 Права и обязанности сторон	50
Глава 3. Ответственность перевозчика за нарушения обязательств по перевозке	66
3.1 Ответственность перевозчика при несохранности доставленного груза	66
3.2 Ответственность перевозчика при просрочке доставки груза	81
3.3 Ответственность при нарушении перевозчиком других обязательств по договору перевозки	86
Заключение	89
Список используемой литературы и используемых источников	93

Введение

Активное совершенствование рыночных отношений в России привело за собой глубокие изменения в транспортной отрасли. Транспортная система, представляющая собой единую структуру, является связующим элементом в экономике любой страны. Заинтересованность в росте количества перевозок, увеличения их прибыльности и эффективности определена многочисленными экономическими, политическими, международными и военно-стратегическими причинами. Для решения этих вопросов необходимо надлежащее правовое регулирование процедуры перевозки, которое базируется на понятии основы природы договора перевозки и определяет развитие отношений в данной сфере.

Централизованное управление замещается новыми механизмами, которые активно формируются и развиваются в современных условиях, отвечают новым рыночным требованиям.

В настоящее время грузоперевозки стали одной из наиболее важных составляющих человеческой деятельности. И если сегодня денежные средства можно без проблем переводить по безналичному расчету, то товар необходимо реально перемещать из одного пункта в другой.

Современные транспортные компании предлагают возможность осуществлять грузоперевозки как внутри отдельно взятого региона или города, так и между различными странами. Причем в различных вариантах перевозок груз может быть любых размеров и объемов.

На сегодняшний день развитие технологий позволяет перевозить грузы с помощью автомобильного и железнодорожного, а также морского и авиационного транспорта. Выбор способа перевозки грузов зависит, как от специфики и объема груза, так и от скорости, с которой необходимо этот груз доставить к месту назначения.

При необходимости доставки груза на большие расстояния, наиболее удобным вариантом являются морские или авиаперевозки. С помощью

авиации груз можно доставлять практически без ограничений – в самые короткие сроки и на любой континент. Однако, авиаперевозки – наиболее дорогой вид перевозки на сегодняшний момент.

Железные дороги являются основным звеном в транспортной системе страны, и поэтому удельный вес железнодорожных перевозок постоянно растет. Популярность таких перевозок определяется большой протяженностью страны и сырьевой структурой российской экономики.

Транспортировку грузов на небольшие расстояния, например, по области выгоднее осуществляться как с помощью автомобильного, так и железнодорожного транспорта. Для автомобильного транспорта характерна маневренность, общедоступность, массовость, что позволяет должным образом координировать процесс перевозки и согласовывать его с перевозчиками на другом виде транспорта, например, железнодорожном.

За последние годы договоры перевозки грузов получают все более широкое использование. Это обусловлено принятием различных международных транспортных кодексов и соглашений, а также развитием товарных отношений. Хозяйствующим субъектам, которые систематически обращаются к услугам грузоперевозчиков, необходимо долгосрочное планирование данного процесса. Однако юридическая природа договора перевозки окончательно неясна и истолковывается учеными неоднозначно.

Теоретической основой для проведения исследований явились научные работы советских и российских юристов: Т.Е. Абовой, М.К. Алкександрова-Дольника, М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, А.Э. Горева, Н.А. Духно, В.А. Егиазарова, В.Н. Изволинского, О.С. Иоффе, А.В. Колика, В.В. Кулакова, А.Л. Маковского, М.Г. Масевича, И.Н. Петрова, В.Ф. Попондопуло, Б.И. Пугинского, Л.И. Рапопорта, Г.П. Савичева, В.Т. Смирнова, Е.А. Суханова, Б.Л. Хаксельберга, М.Е. Ходунова, К.В. Холопова, Х.И. Шварца, Б.Б. Черепихина.

Транспортное законодательство совместно с договорами перевозки определяют необходимость оформления множества документов,

сопутствующих перевозке, в которых должны быть отражены сведения о перевозимом грузе, сторонах договора, условиях перевозки. Главное в этих отношениях – четко и строго следовать букве закона при оформлении договоров. Юридические нормы подвергаются значительным изменениям, актуальным является изучение обновленных законов перевозки и перспектива их применения в договорном регулировании грузоперевозочных отношений.

Правовое регулирование договорных обязательств, связанных с перемещением грузов автомобилями и по железной дороге, в настоящее время имеет большое значение для развития рыночной экономики в Российской Федерации. Совершенствование транспортного законодательства, вопросы, возникающие между различными транспортными организациями при заключении и исполнении договоров перевозки, и методы их решения являются отражением модернизации транспортной системы. Проблемы правового регулирования договора перевозок связаны с некоторой противоречивостью нормативных актов, их недоработкой, отсутствием систематизации и единого подхода в правоприменительной практике и обуславливают необходимость исследования данного вопроса.

Цель проведенной работы состоит в изучении и анализе правового регулирования договоров перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом, выявление недостатков правового регулирования в данной сфере, формирование предложений по совершенствованию законодательства.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить историю, правовую природу общественных отношений при формировании железнодорожных и автомобильных перевозок;
- проанализировать систему современного правового регулирования перевозок;

- выявить специфику прав и обязанностей субъектов договоров перевозки, соотнести нормы гражданского и соответствующего транспортного законодательства;
- рассмотреть принципы и особенности гражданско-правовой ответственности, характерные для договоров перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом.

Объектом исследования выступают правовые отношения, возникающие при заключении договоров перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом.

Предметом исследования являются нормативные акты, регулирующие перевозку грузов автомобильным и железнодорожным транспортом.

На защиту выносятся положения:

- комплексный характер договора перевозки: в нем соединены обязательства из нескольких оснований. Процесс перевозки можно разделить на два этапа. Сначала формируются правовые отношения по договору перевозки между отправителем груза и перевозчиком, затем – обязательственные отношения между перевозчиком и грузополучателем. А основанием для возникновения обязательства является отправка груза в адрес получателя;
- характерной особенностью современного договора перевозки груза является увеличение связей с иными договорными обязательствами, что усложняет структуру самого договора. Помимо положений о самой перевозке сюда могут входить нормы договора хранения (перевозчик хранит груза на своем складе до момента выдачи его получателю), договора подряда (перевозчиком своими силами осуществляет погрузочные или разгрузочные работы) и некоторые другие;
- одним из обязательных и существенных условий договора перевозки значится срок доставки груза. Положения ГК РФ не устанавливают ответственность перевозчика за нарушение сроков доставки, она предусмотрена только транспортными кодексами и уставом;

- особенностью гражданско-правовой ответственности является ограниченный размер этой ответственности, и это является исключением из общего принципа – полного возмещения ущерба и вреда. В транспортных уставах перевозчик возмещает только реальный ущерб, т. е. несет ограниченную ответственность. Возможность взыскать с перевозчика упущенную выгоду законом не предусмотрена;
- современному регулированию отношений по перевозке характерна унификация транспортного законодательства. Например, законодательно закреплён единый срок исковой давности по требованиям договора перевозки независимо от вида транспорта, осуществляющего перевозку, и он составляет один год. Но при автомобильных перевозках срок исковой давности составляет один год и привязан ко дню признания багажа утраченным или поврежденным или дню выдачи багажа. При перевозках на железнодорожном транспорте иски предъявляются в течение года со дня наступления событий, послуживших для предъявления претензий. То есть с проявления самого юридического факта, а не момента, когда о нем узнали. В результате, в данном случае срок исковой давности является немного сокращенным;
- на железнодорожном транспорте перевозчик подает вагоны или контейнеры под погрузку согласно заявке, которую грузоотправитель предоставляет перевозчику в установленные законом сроки. Но перевозчик может не принять и не согласовать поданную заявку, но свой отказ он должен аргументировать. Ответственность за нарушение сроков согласования, неправомерного отказа в приеме и согласовании заявки не установлена законом. Но при отсутствии утвержденной заявки договор перевозки не может быть заключен;
- при любом повреждении груза в процессе перевозки требуется определить виновника случившегося, обстоятельства, приведшие к возникновению ущерба, и возместить ущерб пострадавшей стороне.

Обстоятельства, выступающие в качестве основания для возникновения ответственности перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей удостоверяются различными актами. Но ни в одном из транспортных законов не закреплена точная форма коммерческого акта, что приводит к ненадлежащему оформлению необходимых документов и проблемам определения вины или невиновности участников договорных отношений в судах.

Магистерская работа включает в себя введение, три главы, состоящие из восьми параграфов, заключение и список используемых литературы и источников. В первой главе рассмотрены этапы развития и основные понятия договора перевозки, проанализированы правовые особенности договора. Во второй главе исследованы проблемы, связанные с заключением договора и его исполнением. В третьей главе проанализированы положения транспортного законодательства по вопросу ответственности перевозчика при исполнении своих обязательств. В заключении приводится обобщение о проделанной работе, определение недочетов в законодательстве и предложения по решению выявленных проблем.

Глава 1. Договор перевозки грузов: понятие, правовая основа, содержание

1.1 Правовая природа договора перевозки грузов

Основные задачи, касающиеся перемещения продукции от поставщиков и продавцов к потребителю, определены в договорах по перевозке грузов. Обязательства, сформулированные в этих договорах, занимают ключевую позицию в системе транспортного права.

Законодательное оформление договор перевозки получило еще в дореволюционном праве. В Своде Законов Российской Империи, официальном собрании действующих законодательств, изданный манифестом от 31 января 1833 года и вступившем в действие с 1 января 1835 года, этот договор определялся отдельным видом договора подряда – «предметомъ подряда и поставки могут быть всякого рода предпріятія, не противныя законамъ, как то: ... 3) перевозка людей и тяжестей, сухим путемъ и водою» [58, ст. 1738].

Индивидуальный характер и необходимость своего специфического урегулирования договор перевозки получает в период подготовки Гражданского уложения (1809-1814 гг.). Проект Гражданского уложения Российской империи эпохи правления Александра I не стал действующим гражданским кодексом, но оказал значительное влияние на развитие законодательства. Он представлял собой свод сформулированных на основе действующих законов основополагающих гражданско-правовых принципов и норм.

В Проекте Гражданского уложения «по договору перевозки перевозчик обязуется за вознаграждение (провозную плату) доставить сухим путем или водою в указанное место пассажиров, либо вверенный ему, перевозчику, отправителем груз и сдать сей последний в месте назначения определенному лицу (получателю)» [13, ст. 1993]. В этом документе договор перевозки

является самостоятельным, он регламентируется статьями общего гражданского закона и правилами специальных узаконий, «перевозка ... грузов железными дорогами, пароходными и другими транспортными предприятиями, действующими на основании особых разрешений (концессий) правительства (общественными возчиками), подчиняется правилам настоящей главы с изъятиями, изложенными в Общем Уставе Российских железных дорог и в утвержденных правительством частных уставах других транспортных предприятий» [13, ст. 1994].

В ст. 61 Общего Устава «удостоверение въ принятіи груза къ отправкѣ составляетъ заключеніе договора о перевозѣ» [33]. На станции отправления принятие груза к отправке должно быть удостоверено наложением штампа на транспортный документ.

В Уставе определены такие термины, как перевозки в прямом сообщении, узловая станция, накладная на груз, договор перевозки, погрузка и выгрузка и др. [7].

Договор перевозки, действующий в это время, выступает в виде самостоятельного гражданско-правового акта. Он является двусторонним, возмездным, реальным.

В юридической литературе советского периода постоянно акцентировалась значимость перевозок в развитии народного хозяйства, но только в «Основах гражданского законодательства Союза ССР и республик» были сформулированы положения, определяющие договор перевозки. В этой главе рассмотрены общие нормы о перевозке груза, дано определение договору перевозки конкретной партии груза, но детализация этих отношений осуществлялась транспортными уставами и кодексами, где сформулированы обязанности участников договора по предоставлению транспорта и подготовке груза и соответствующих документов к перевозке.

«По договору перевозки груза транспортная компания (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.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа и ответственность сторон по этим перевозкам в соответствии с настоящими Основами определяются уставами (кодексами) отдельных видов транспорта и издаваемыми в установленном порядке правилами» [17, ст. 72].

Из вышеприведенного определения договора перевозки видно, что он имеет реальный характер. Эту версию в своих работах рассматривали многие российские правоведы, например, В.Т. Смирнов, А.Л. Маковский, М.Е. Ходунов и др. Свои теории они строили на том, что для заключения договора перевозки между перевозчиком и грузополучателем недостаточно только соглашения, необходим и сам факт передачи груза для перевозки. «С этого момента перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение и просрочку груза, а отправитель – за несвоевременную оплату перевозки и неправильное наименование сданного к отгрузке груза» [14, с. 42].

Но существовала и другая точка зрения, которой придерживались Х.И. Шварц, Г.П. Савичев. Они рассматривали как реальный, так и консенсуальный характер договора перевозки. Так, например, договор автомобильной перевозки грузов может заключаться как разово, так и на годовой период. Следовательно, автомобильные перевозки формируются на базе договоров, которые заключаются гораздо раньше, а не во время принятия груза перевозчиком.

Дискуссии о правовой природе договора перевозки в советском периоде существовали лишь на начальных этапах развития гражданского права, когда этот договор рассматривался как разновидность договора подряда или как отдельный вид договора. Исследователи данной проблемы утверждали, что основной целью договора является перемещение груза, «и только с ориентацией на нее должна выявляться особая природа договора перевозки» [14, с. 42].

В гражданско - правовом учении советского периода договор перевозки определялся как самостоятельный, возмездный, взаимный, но мог быть как реальным, так и консенсуальным.

Вопрос о правовой природе договора перевозки является дискуссионным и в гражданском праве России.

В Гражданском кодексе Российской Федерации (ГК РФ) основные правила, определяющие положения о перевозке, определены в главе 40. Также основы правового регулирования договоров на транспорте заложены в транспортных уставах и кодексах, действующих на сегодняшний день, основными из которых являются Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.) (УЖТ РФ), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.) (УАТиГНЭТ), Воздушный кодекс Российской Федерации (1997 г.) (ВК РФ), Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.) (КТМ РФ), Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.) (КВВТ РФ).

Участниками договора перевозки являются грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель. Но взаимоотношения этих сторон в настоящее время учеными-юристами регламентируются по-разному. Ранее в юридической литературе, рассматривающей договор перевозки, грузоотправителя и грузополучателя считали одной стороной в договоре. В.В. Кулаков в своих работах, придерживаясь этой позиции, считает, что грузополучатель, являясь покупателем груза, заключает с продавцом-грузоотправителем договор купли-продажи и при этом соглашается на перевозку приобретенного груза. В результате чего грузополучатель приобретает некоторые самостоятельные права и обязанности по отношению к грузоперевозчику. Из этого положения делается вывод, что грузоотправитель и грузополучатель являются заказчиками услуги перевозки и представляют одну сторону данного обязательства [26]. Свои аргументы авторы этой теории (Л.И. Рапопорт, М. К. Александров-Дольник)

обосновывают тем, что грузоотправитель свои права по отношению к перевозчику может передать грузополучателю, т.к. в момент прибытия груза в место назначения ответственность перед перевозчиком несет грузополучатель. При полной потере груза и увеличении платежей при перевозке претензии к перевозчику могут предъявлять как отправители груза, так и получатели.

Эта теория была бы целесообразна, если бы права и обязанности грузоотправителя и грузополучателя были бы одинаковы. Так, при автомобильных перевозках в обязанности грузоотправителя входит подготовка груза к перевозке, маркировка каждого грузового места, оформление платежных документов по перевозке. Грузополучатель же должен принять доставленный ему груз и при необходимости проверить массу груза и т.д. Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком в случае непредоставления груза для перевозки, грузополучатель же обязан своевременно выгрузить доставленный груз для предотвращения простоя транспортных средств. Отсюда следует заключение, что грузоотправитель и грузополучатель несут различные обязанности и ответственность перед перевозчиком, следовательно, они не могут быть одной стороной договора перевозки [66].

В современных исследованиях существуют две основные версии, одна из которых представляет договор перевозки в качестве трехстороннего договора, стороны которого обладают правами и соответствующими обязанностями. Авторы второй версии представляют договор перевозки в качестве договора в пользу третьего лица.

Трехстороннее свойство договора перевозки подробно рассмотрел в своих работах В.А. Егизаров. Изначально договор заключается между отправителем груза и перевозчиком, в соответствии с которым первый должен предоставить груз в надлежащем порядке в пункт отправления, а второй – получить его и доставить в место назначения. Затем в качестве третьей стороны в договор вступает грузополучатель, этот момент

определяется получением транспортной накладной – документа, выданного перевозчиком груза грузоотправителю и удостоверяющего право собственности на отгруженный товар. Но этот документ приходит к грузополучателю задолго до поставки груза, и с этого момента у того возникают как права, так и обязанности по принятию груза, оформлению различных провозных документов и т.д. По различным причинам грузополучатель может не получить грузовую квитанцию, но «анализ транспортного законодательства позволяет сделать вывод, что грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная (коносамент) или нет... Согласно ст. 31 Устава железнодорожного транспорта грузополучатель вправе переадресовать груз без наличия грузовой квитанции. Статья 30 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что окончательные расчеты, связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения.

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

Таким образом, договор перевозки является трехсторонним договором, в котором все его участники имеют права и обязанности» [15, с. 37]. Исходя из этого, получатель груза является самостоятельным участником договора перевозки, а не третьим лицом.

Следовательно, процесс формирования договора перевозки груза можно разделить на две составляющие: сначала заключается договор перевозки между отправителем груза и перевозчиком, а затем к уже заключенному договору присоединяется получатель этого груза вследствие поступления в его адрес транспортной накладной. При разработке и исполнении данного договора его участники приобретают конкретные права и обязанности. На основании этого договор перевозки считается трехсторонним.

Оценивая взгляды ученых, представляющих перевозку как трехсторонний договор (М.Г. Масевича, И.Н. Петрова, В.А. Егизарова), О.С. Иоффе объективно отмечал, что «необходимо, однако, установить, в силу каких обстоятельств грузополучатель вступает в обязательство по договору, который заключили без его согласия» [20, с. 564].

Нормы ГК РФ определяют, что «договором признается соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей» и «условия договора определяются по усмотрению сторон» [10]. Значит, грузополучатель должен участвовать в разработке условий договора и в его заключении, но этого не совершается. Получатель груза не только не имеет возможности участвовать в разработке положений договора перевозки, но также не может повлиять на его заключение.

Утверждение договора перевозки в качестве договора в пользу третьего лица, в данном случае грузополучателя, определяет правовое положение получателя, но не обосновывает «оснований возложения на получателя определенных обязанностей наряду с предоставлением ему права требования по отношению к перевозчику как третьему лицу, в пользу которого был заключен договор» [14, с. 60]. Эту концепцию представляют Б.Б. Черепихин, В.Н. Изволинский, М.Е. Ходунов, Х.И. Шварц, А.Л. Маковский, Б.Л. Хаскельберг, О.С. Иоффе и другие. Они полагают, что в основе договора перевозки лежит реализация положений, определенных в договорах поставки или других договорах. Договор перевозки представляет собой один из способов исполнения обязательств отправителя груза, определенных в ранее заключенных договорах. При заключении договора перевозки получатель груза берет на себя ответственность получить груз, в договоре оговорен способ его доставки. Следовательно, грузополучатель в процессе разработки договора поставки или купли-продажи соглашается на заключение договора перевозки и поручается принять груз от транспортной компании и осуществить иные необходимые мероприятия. Непосредственно в результате

своего желания получатель оказывается стороной обязательства, но не самого договора перевозки груза, совершая одностороннюю сделку. Перевозчик, отпуская груз получателю, совершает одностороннюю сделку с получателем. Грузоотправитель, со своей стороны, при заключении договора перевозки возлагает на транспортную компанию функции по передаче груза получателю, соглашение которого получено ранее при подписании соответствующего договора. При получении груза от транспортной компании грузополучатель реализует свое право по заключенному ранее договору поставки или купли-продажи, для реализации которого и был реализован договор перевозки. Между перевозчиком груза и его получателем отсутствуют прямые договорные отношения, обязанности же возникают при волеизъявлении на получении груза грузополучателем с одной стороны и распоряжении грузоотправителя перевозчику о передаче груза получателю.

Авторы этой теории считают грузополучателя особой фигурой – третьим лицом, в пользу которой заключается договор перевозки. В правоотношениях, возникающих при перевозке, грузополучатель участвует в договоре как лицо, в пользу которого грузоотправитель заключил договор, и как сторона договора поставки или другого гражданско-правового договора. «Конструкция договора в пользу третьего лица оптимально подходит к определению правового положения грузополучателя в договоре перевозки груза. Как известно, договором в пользу третьего лица признается договор, в котором стороны установили, что должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу [10, ст. 430, п.1]. Применительно к договору перевозки конкретного груза перевозчик обязан выдать принятый к перевозке и доставленный в пункт назначения груз именно грузополучателю (управомоченному им лицу), и только грузополучатель вправе требовать от перевозчика этой обязанности» [14, с. 159].

Сама «концепция договора перевозки как договора в пользу третьего лица объясняет причину появления у получателя, не участвующего в заключении договора, права к перевозчику» [14, с. 60]. Аргументом данной позиции является то, что нормы ГК РФ, регулирующие договор в пользу третьего лица, имеют прямое отношение к договору перевозки грузов и признают его таковым. Между грузоотправителем и перевозчиком формируются правовые отношения по договору перевозки, а между перевозчиком и грузополучателем – обязательственные.

Недостаток этой теории проявляется в том, для формирования договора перевозки не является необходимым заключение договора поставки или любого другого договора. А также то, что третье лицо может воспользоваться своими правами или отказаться от них, т.е. в его отношении установлены только права, обязанности по договору несет исключительно тот, кто его заключил. Но по транспортным законодательствам на грузополучателя возлагаются и некоторые обязательства – получить и разгрузить продукцию, оформить некоторые провозные документы и т.д. Отказ от получения груза возможен, если вследствие повреждения (порчи) груза в процессе перевозки исключается возможность использования груза по прямому назначению [66, ст. 15, п. 2].

«Более правдоподобным и юридически непротиворечивым представляется объяснение обязательства по перевозке груза как составного, т.е. базирующегося на совокупности оснований: на договоре перевозки и на сделке принятия грузополучателем доставленного в его адрес груза» [45].

Не вызывает сомнений, что грузополучатель представляет собой сторону, управомоченную на принятие исполнения по договору грузовой перевозки. И это определено сущностью обязательств грузополучателя по договору перевозки и законодательным определением данного договора. Получатель вправе предъявить иск перевозчику о возмещении ущерба, в установленном порядке осуществить переадресовку груза или доверить другому лицу получить груз. «На данном этапе отношений права

грузополучателя проистекают из договора перевозки, а сам он действует в отношениях с перевозчиком как лицо, реализующее указание грузоотправителя по поводу груза» [45].

Согласно нормам транспортного законодательства, грузополучатель обладает широкими возможностями отказаться от приема груза, поступившего в его адрес. При отказе от принятия груза составное обязательство по договору перевозки не возникает, а сам договор остается неисполненным.

Сделка о принятии получателем прибывшего груза формирует между отправителем груза, перевозчиком и получателем комплекс взаимных прав и обязанностей, которые являются существенной частью обязательств по перевозке. Эти права и обязанности не раскрываются в рамках теории договора перевозки. Они определяются законодательно лишь с фактом получения груза получателем, который совместно с договором перевозки образует составное обязательство по перевозке груза.

Когда получатель принимает груз, поступивший в его адрес, он становится третьей стороной составного обязательства по перевозке. «Являясь третьим лицом, в пользу которого заключен договор перевозки груза, лицо, указанное в транспортной накладной в качестве адресата перевозимого груза, становится грузополучателем, то есть приобретает статус участника договорного правоотношения, связанного с перевозкой данного груза, лишь с момента выражения должнику (перевозчику) своего намерения воспользоваться своим правом по договору перевозки груза (предъявления перевозчику требования о выдаче груза). Именно с этого момента для лица, обозначенного в транспортной накладной в качестве получателя груза, становятся обязательными все предписания транспортного законодательства, определяющие обязанности грузополучателя» [8, с. 19]. Получатель приобретает права и обязанности в отношениях с перевозчиком и отправителем груза, которых до сих пор не было. Но если он отказывается от принятия груза, то взаимные права с перевозчиком у него отсутствуют. В

транспортных уставах и кодексах установлена штрафная ответственность за неисполнение соответствующих обязанностей, и это определяет обязательственное свойство возникающих здесь отношений.

«По правовым основаниям возникновения обязательство по перевозке груза является не договорным, а составным. Оно образуется из договора перевозки и сделки принятия грузополучателем доставленного груза. Последняя, будучи волеизъявлением грузополучателя, носит односторонний характер, однако проистекающие из нее права и обязанности распространяются на грузополучателя, перевозчика и грузоотправителя. Достаточно указать на возможность уступки грузополучателем грузоотправителю (и наоборот) права предъявлять претензии и иски к перевозчику с передачей надлежащих документов» [45].

При вручении груза получателю в пункте назначения основная цель договора перевозки является достигнутой. Между перевозчиком и грузополучателем формируется комплекс взаимных прав и обязанностей, требующих законодательного регулирования. Грузополучатель обретает правовой статус участника составного обязательства в договоре по перевозке груза. И это составное обязательство считается реализованным после надлежащего исполнения всех существующих обязанностей.

«Совокупности прав и обязанностей, возникавших из каждого основания составного обязательства, не следует рассматривать как отдельные разнородные обязательства по аналогии со смешанными договорами. В данном случае приходится иметь дело с единым, целостным обязательством, хотя и формирующимся из разных источников, и считать его полным. Если же в таком обязательстве одно из оснований не возникло, то речь идет о неполном, незавершенном обязательстве» [45].

Дробление сложного обязательства перевозки на три части выделяет и советский и российский правовед Т. Е. Абова. Она отмечает, что первая часть обязательства определяет права и обязанности грузоотправителя и перевозчика по предоставлению транспорта для погрузки и самой погрузке,

вторая включает права и обязанности отправителя и перевозчика по договору перевозки, а третья состоит из прав и обязанностей перевозчика и грузополучателя по поводу передачи и получения груза соответственно [25, с. 28-29].

Договор перевозки нельзя рассматривать в качестве одной из известных договорных моделей. Этого договор обладает одной характерной только ему особенностью, заключающейся в правовом статусе грузополучателя. Его нельзя рассматривать ни в качестве третьей стороны договора, ни в качестве одной стороной с отправителем или лица, принимающего исполнение за отправителя. Обязательства по договору перевозки у грузополучателя возникают лишь в связи с прибытием груза в пункт назначения. В договорные отношения грузополучатель, как самостоятельная сторона, вступает при наличии юридических фактов, указанных в соответствующих транспортных законодательствах. Так, при автомобильных перевозках – это извещение грузополучателю о доставленном грузе, при железнодорожных – согласование грузоотправителя с грузополучателем вопроса об оплате груза грузополучателем при его доставке или при переадресовке груза.

1.2 Понятие договора перевозки грузов, его содержание

1.2.1 Основные свойства договора перевозки груза

Формирование единого комплекса правового регулирования перевозки грузов на уровне федеральных законов должно опираться на основные положения о перевозке, сформулированные в ГК РФ.

В ГК РФ договору перевозки грузов посвящена только одна статья – 785, согласно которой «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» [11, ст. 785].

Из данной статьи можно выделить свойства возмездности и взаимности договора перевозки. Возмездность выражается в том, что грузоотправитель обязан оплатить перевозку груза некоторой определенной суммой, а взаимность – в наличии в договоре прав и обязанностей для обеих сторон [27]. Иначе говоря, обязанностью перевозчика является перевозка груза, а правом – получение провозной платы, и, соответственно, в обязанности грузоотправителя входит оплата перевозимого груза, а правом – перевозка предъявленного груза.

Грузоотправитель – это физическое или юридическое лицо, которое заключает договор от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортных документах. Обязанностью грузоотправителя является передача груза перевозчику и оплата этой перевозки.

Перевозчик, юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, должен транспортировать врученный ему отправителем груз, обеспечить его сохранность и передать его грузополучателю в установленном месте. Перевозчик вправе требовать от грузоотправителя или получателя соответствующей оплаты за перевозку груза.

Грузополучатель – это физическое или юридическое лицо, имеющее право получить груз в определенный срок в сохранности, заявленном качестве и количестве.

Момент заключения договора перевозки груза связан с составлением и выдачей транспортной накладной – документа, который подтверждает заключение договора перевозки груза, и в этом проявляется его реальный характер. Основное значение договора – это урегулирование отношений между участниками процесса перевозки.

Время действия договора определяется сроком исполнения обязательств, который начинается в момент подписания транспортной накладной при передаче груза перевозчику, следовательно, он является срочным. Срок, указанный в договоре перевозки груза, определяется временем, в течение которого груз доставляется в конечный пункт

назначения. В место назначения «перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами, кодексами и иными законами, а при их отсутствии в разумный срок» [11, ст. 792].

При наличии регулярных перевозок грузоотправитель и перевозчик заключают долгосрочные договоры об организации перевозок. С правовой точки зрения данный договор относится к организационно-правовым, в нем формируются общие обязательственные условия участников договора, которые дополняются и уточняются в других договорах. Для грузоотправителя он устанавливает «предпосылки и порядок предъявления грузов в обусловленном объеме к перевозке, а для перевозчика – предпосылки и порядок предоставления в установленном объеме транспортных средств и приема груза к перевозке в установленные сроки» [5]. Сущностью данного договора является обязательство перевозчика принять груз в определенные сроки, а грузоотправителя – предъявить груз к перевозке [11, ст. 798]. Действие данного договора ограничивается отношениями между перевозчиком и грузоотправителем при систематических перевозках. Участники договора по взаимному согласию определяют сроки предоставления грузов к перевозке, объемы этих грузов, различные условия предоставления транспортных средств под погрузку и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов и другие условия организации перевозки, непредусмотренные транспортными уставами и непротиворечащие законодательству. При заключении таких долгосрочных договоров обеспечивается скоординированная деятельность всех участников транспортного процесса: грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя.

Договор об организации перевозок не является обязательным и предварительным, т.к. при его наличии все равно необходимо заключение договора на перевозку конкретного груза, подачу транспортных средств и др.

Этот договор заключается в письменной форме, срок действия его определяют сами участники. «Договоры об организации перевозок имеют

длящийся характер, они заключаются на предстоящий квартал, предстоящий год. И по правовой природе имеют признаки предварительного договора (ст. 429 ГК РФ), поскольку заключение договора об организации перевозок не освобождает, а наоборот, предполагает необходимость заключения соответствующего договора перевозки. Ибо только такой договор обеспечивает реальное перемещение груза от пункта отправления до места назначения. Договоры об организации перевозок грузов относятся к группе консенсуальных гражданско-правовых договоров, определяющих не условия товарооборота сторон, а организацию их взаимоотношений на будущее время предстоящей перевозки груза» [19].

Договор перевозки груза квалифицируется как договор присоединения. Условия договора формируются перевозчиком в виде транспортной накладной, грузоотправитель не может менять эти условия, он их принимает путем присоединения к договору в целом [10, ст. 428].

Договор перевозки считается формальным, т.к. составляется на стандартном бланке в простой письменной форме.

При перевозке груза транспортом общего пользования договор приобретает свойство публичности. В нормах ГК РФ определено, что перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспорта общего пользования. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором [11, ст. 789]. Коммерческая организация или индивидуальный предприниматель для осуществления своей деятельности должны быть зарегистрированы в реестре организаций, работающих в данной сфере, который публикуется в законодательно установленном порядке.

Понятие публичности договора грузовой перевозки основано на том, что:

- перевозчиком является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, который по договору перевозки транспортом общего пользования обязался доставить вверенный ему груз;

– по характеру своей деятельности перевозчик обязан заключить договор перевозки с любым лицом, обратившимся к нему, на равных условиях, «он не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим лицом» [10, ст. 426].

Существенными условиями договора перевозки груза являются предмет договора, наименование груза, его количество, сроки предъявления грузов для перевозки и подачи транспорта, порядок расчетов.

Предметом договор являются транспортные услуги перевозчика, которые заключаются в доставке соответствующим видом транспорта предоставленного отправителем груза в пункт назначения и дальнейшая выдача его получателю. Характер и объем производимых работ по перевозке груза зависит от вида договора перевозки груза. К таким услугам относятся погрузочно-разгрузочные работы, пломбирование транспортных средств и др.

Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами [11, ст. 784]. Специфика работы транспортных компаний влияет на условия перевозки. Именно поэтому в специальных транспортных законодательствах регулируются правовые особенности договоров на конкретных видах транспорта.

1.2.2 Особенности договора перевозки груза автомобильным транспортом

Основным транспортом, доставляющим груз от производителя к потребителю, в царской России был железнодорожный и водный. Дальнейшее увеличение доли железнодорожных перевозок происходило на фоне уменьшения грузооборота на водном транспорте. Но эволюция железнодорожного транспорта невозможна без участия государства, т.к. прокладка железной дороги является очень трудозатратным и невыгодным предприятием для частного лица. На современном этапе развития общества

большое преимущество появилось у автомобильных перевозок. Для автомобильного транспорта характерны манёвренность, мобильность, существенное уменьшение сроков доставки и высокая проходимость, что обеспечивает доставку грузов в отдаленные пункты назначения. Поэтому распространенность и относительная дешевизна автотранспортных путей сделали автомобильный транспорт наиболее доступным в существующих условиях.

Процесс формирования правового законодательства, регулирующего автомобильные перевозки, длился не одно десятилетие. В настоящее время существуют нормативные документы, регламентирующие перевозочную деятельность.

Договор перевозки грузов автомобильным транспортом является самостоятельным видом транспортного договора, первостепенной целью которого является организация правовых отношений договаривающихся сторон.

Договор автомобильной перевозки грузов имеет ряд отличительных признаков, получивших отражение в УАТиГНЭТ и Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом.

Автомобильные перевозки можно сгруппировать по территориальному признаку:

- городские, в границах населенных пунктов;
- пригородные, при расстоянии между населенными пунктами до пятидесяти километров;
- междугородные, при расстоянии между населенными пунктами более пятидесяти километров;
- международные, перевозки осуществляются за пределы территории РФ или на территории РФ с пересечением ее границ [66, ст. 4].

Перевозки на автомобильном транспорте разделяют на централизованные и децентрализованные. Централизованные перевозки грузов выполняет одно автопредприятие, которое обеспечивает получение и

доставку груза. Погрузку продукции осуществляет грузоотправитель, а разгрузку – грузополучатель. Водителю выдается сопроводительная документация на перевозимый груз.

При децентрализованных перевозках грузополучатель или грузоотправитель своим или транспортом общего пользования осуществляет перевозку грузов. В таком транспортном процессе не всегда принимаются во внимание реальные возможности партнеров по отправке груза у грузоотправителя, по перевозке у транспортного предприятия, у грузополучателя по приему груза.

Договоры перевозки разделяются на регулярные – долгосрочные и перевозки по заказам – краткосрочные [66, ст. 5].

Долгосрочные договоры направлены на формирование самого транспортного процесса, в этом случае происходит некоторая предварительная подготовка к перевозке груза. Реализация работы по организации перевозки предполагает согласование действий между перевозчиком и отправителем. Такие договоры с грузополучателем перевозчик заключает на вывоз груза с транспортных узлов, при доставке продукции на заготовительные и перерабатывающие предприятия, формируются они сроком на один год с возможным продлением на следующий.

В долгосрочных транспортных договорах определяются номенклатура груза и объем перевозок, достоверная информация о грузе, условия перевозки, порядок расчетов, транспортные маршруты, условия предоставления и доставки грузов, особые требования к автотранспорту и иные условия. По этому договору перевозчик обязан принять груз к перевозке в установленные договором сроки, а отправитель обязан предоставить этот груз в обусловленном объеме.

Краткосрочный договор заключается на единичную перевозку определенного груза, он представляет собой сам факт движения. Определяющим правовым признаком, классифицирующим этот договор как

договор перевозки груза, является реальное перемещение груза в пространстве и во времени.

Своеобразие перевозки грузов автомобильным транспортом предполагает обязательное существование обоих видов договора. Каждый из них предопределяет определенную сферу деятельности. Долгосрочный договор оформляет отношения участников договора на стадии подготовки к перевозке груза, а договор перевозки конкретного груза служит для непосредственной реализации процесса перемещения груза.

Отличительное свойство автомобильных перевозок проявляется в том, что у грузоотправителя нет необходимости доставлять свой груз в пункт погрузки. Перевозчик сам предоставляет свой транспорт отправителю для автопогрузки. Следовательно, сам процесс транспортирования начинается не на территории грузоперевозчика с момента принятия груза к перевозке, а на территории грузоотправителя и заканчивается он на территории грузополучателя, а не самого автотранспортного предприятия. Долгосрочный договор регулирует последовательность выполнения всей работы.

Оформление грузоотправителем товарно-транспортной накладной на конкретную перевозку и соответствующее подтверждение водителя о приеме данного груза подтверждают заключение договора перевозки груза. Грузоотправитель передает перевозчику одну из подписанных им накладных. Автотранспортные предприятия обязаны проверять достоверность сведений, указанных в товарно-транспортных или погрузочных накладных. Правильность и точность заполнения товарно-сопроводительных документов важны как для самих перевозчиков, так и для организаций, которые пользуются услугами транспортных предприятий.

Транспортная накладная при автомобильных грузовых перевозках грузов составляется, как правило, «в трех экземплярах (оригиналах) соответственно для грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика. Транспортная накладная подписывается грузоотправителем и перевозчиком или их уполномоченными лицами» [38, п. 9].

При перевозках автомобильным транспортом договор может заключаться в результате принятия перевозчиком заказа к исполнению, а при наличии договора об организации перевозок груза – заявки грузоотправителя. Форма заявок и порядок их представления установлен в УАТиГНЭТ, а конкретные сроки подачи заказа или заявки, их обязательные реквизиты устанавливаются Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом.

Для выполнения своих обязательств по заключенному договору перевозчик должен предоставить транспортные средства, которые подходят для перевозки данного вида груза и отвечают необходимым санитарным требованиям. Пригодным для перевозки является транспорт, соответствующий согласно договору по назначению, типу, грузоподъемности и оснащенный соответствующим оборудованием. Для осуществления погрузки отправитель должен в определенном порядке подготовить груз к перевозке. Для этого надо взвесить груз, промаркировать его, оформить обязательные товарно-транспортные документы, необходимые сертификаты, пропуска к месту погрузки. Способы погрузки и выгрузки грузов зависят от его физических свойств и упаковки, они также определяют время простоя транспорта и стоимость погрузочно-разгрузочных работ и, следовательно, производительность и себестоимость работы транспортных средств и скорость доставки грузов по назначению [9, с. 59]. В обязанности грузополучателя входит принять груз, разгрузить и очистить автотранспорт.

Договором констатируется факт погрузки груза в автомобильный транспорт перевозчика и последующее перемещение данного груза при помощи транспорта, предоставленного перевозчиком, в пункт назначения. Эти действия характеризуют договор перевозки автомобильным транспортом как реальный.

Также специфической особенностью договора автомобильной перевозки груза является оформление путевого листа, где регистрируется пробег и время нахождения машины в распоряжении клиента. Это

необходимо, если работа перевозчика оплачивается по повременному тарифу, и основная функция путевого листа в данном случае является учетной. Путевой лист подтверждает обоснованность рейса, законность перевозки груза, исправное состояние транспортного средства и право водителя управлять этим средством, также он обеспечивает право въезда автомобильного транспорта на территорию грузоотправителя или грузополучателя. При отсутствии путевого листа грузоотправитель имеет право отказаться от передачи груза перевозчику [4]. Осуществление перевозок грузов без оформления путевого листа на соответствующее транспортное средство запрещено [66, ст. 6].

1.2.3 Особенности договора перевозки груза железнодорожным транспортом

В системе договоров перевозки грузов договор перевозки железнодорожным транспортом занимает особое положение, т.к. обеспечивает существенную часть перевозок в Российской Федерации. Преимущества железнодорожных перевозок заключаются в низкой себестоимости, возможности быстрого перемещения грузов на большие расстояния, универсальности и приспособленности подвижного состава для транспортировки любых грузов. Условия железнодорожных перевозок определены УЖТ РФ, нормы, обязательные для грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей, регламентируются Правилами железнодорожных грузоперевозок в зависимости от конкретного груза.

Характерной особенностью договора перевозки грузов на данном виде транспорта является то, что в нем обозначен грузополучатель, не участвующий в процессе заключения договора, не являющийся стороной договора, но который на станции назначения должен получить прибывший в его адрес груз. В процессе исполнения договора перевозки права и обязанности грузоотправителя переходят к грузополучателю. Услуги,

которые предоставляет перевозчик, связаны только с транспортировкой груза. Поэтому договор перевозки имеет в основном техническую функцию.

Роль договора перевозки груза на железнодорожном транспорте выполняет железнодорожная накладная, которую грузоотправитель предъявляет перевозчику при предоставлении груза для перевозки на каждую отправку. Данная транспортная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза [67, ст. 25]. Эта формулировка договора перевозки немного отличается от определения в ГК РФ, согласно которой «заключение договора перевозки подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или другого документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом)» [11, ст. 785].

Документарный вид договора перевозки груза в правоведении является спорным, существуют различные точки зрения, согласно одной из них транспортная накладная не является письменной формой договора, а другой – формой договора признается накладная и другие документы.

Наиболее признанным является мнение, что транспортная накладная содержит все существенные условия договора перевозки груза и, по сути, представляет собой письменную форму этого договора. Накладная необходима для учета перемещения материально-технических ценностей от продавца к получателю, т. е. она является первичной документацией. Транспортная накладная является документом, который определяет факт перевозки груза и заключения договора перевозки, гарантии, что сделка осуществлена на законном основании. Она идентифицирует перевозимый груз и включает в себя информацию об отправителе, перевозчике и получателе, данные о грузе, его габариты и особенности его перевозки. Накладная требуется для контроля маршрута перевозки, подтверждения выполнения условий договора, проверки налоговыми службами, она отражает изменения в процессе перевозки.

Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, т.к. данный договор имеет свойство формальности, его существование и содержание подтверждается только письменными документами.

Юридическое значение транспортной накладной заключается в обязательной письменной форме договора, доказательстве факта заключения договора, установлении законности субъекта на предъявлении исков и претензий к перевозчику при ненадлежащем исполнении договора перевозки.

В транспортной накладной устанавливаются взаимные обязательства грузоотправителя и грузоперевозчика, ответственность за несохранность груза, права грузополучателя, обоснованность применения тарифов, точность и полнота расчетов за перевозку и др.

На железнодорожном транспорте договор на перевозку грузов формируется на основании заявки и договора об организации перевозок. В ГК РФ заявка (заказ) законодательно отнесена к категории иных договоров [11, ст. 794]. Организация данной перевозки не может быть исполнена без заблаговременного согласования ее с перевозчиками, грузоотправителями, владельцами инфраструктур.

Грузоотправитель должен представить «перевозчику надлежащим образом оформленную и в необходимом количестве экземпляров заявку на перевозку грузов» [67, ст. 11]. В «Правилах приема заявок на перевозку груза железнодорожным транспортом» определено, что «форма заявки на перевозку грузов является единой для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте» [40, п.2].

Отправитель груза в заявке указывает точное количество вагонов и тоннаж, станцию назначения, а также другие необходимые сведения. Срок действия заявки определяет сам грузоотправитель, но он должен быть не более 45 дней.

В прямом железнодорожном сообщении заявка подается не менее чем за десять дней до начала перевозки, в смешанном – не менее чем за пятнадцать суток.

Заявку, поступившую от грузоотправителя, перевозчик должен рассмотреть в течение двух дней и при готовности осуществления перевозки направить ее для согласования владельцу инфраструктуры. Следовательно, в данном процессе заявка грузоотправителя выступает в качестве документа, формирующего организацию перевозки грузов.

При отказе в согласовании заявки перевозчик возвращает заявку с указанием причин отказа грузоотправителю.

Причинами отказа со стороны перевозчика могут быть: «введение прекращения или ограничения погрузки или перевозки грузов по маршруту следования, отказ в согласовании владельцем инфраструктуры, обоснованного отсутствия возможностей осуществления перевозки, отсутствие железнодорожного подвижного состава, контейнеров, принадлежащих перевозчику и необходимых для осуществления перевозок и др.» [67, ст. 11].

Правовые отношения между грузоотправителем и перевозчиком при перевозке железнодорожным транспортом возникают намного раньше передачи груза, поэтому договор перевозки грузов характеризуется консенсуальностью, возмездностью, срочностью. При заключении договора перевозки на бланках перевозчика оформляют следующие обязательные документы – заявку грузополучателя и транспортную железнодорожную накладную. Транспортная накладная определяет факт заключения договора перевозки и служит товаросопроводительным и расчетным документом.

Транспортная железнодорожная накладная состоит из нескольких документов (листов) и является обязательной частью перевозочных документов.

Первым листом является оригинал накладной. Грузоперевозчик заранее предоставляет отправителю чистый бланк накладной для заполнения.

Грузоотправитель вносит все необходимые данные, после чего оригинал передается перевозчику. Данный оригинал накладной сопровождает груз на всем маршруте следования.

Второй лист представляет собой дорожную ведомость. Количество экземпляров данного документа соответствует числу лиц, участвующих в перевозочных отношениях – для перевозчика и участников перевозочного процесса. Также дорожная ведомость должна быть предоставлена объектам инфраструктуры, участвующих в перевозке, - для входной железнодорожной станции, находящейся в данной инфраструктуре, и для выходной станции из данной инфраструктуры. Сведения, отраженные в дорожной ведомости, аналогичны записанным в оригинале накладной.

Третьим листом является корешок дорожной ведомости, он остается у грузоперевозчика. В этом документе отправитель груза ставит подпись, свидетельствующую о том, что он взамен переданного груза получил квитанцию о приеме груза перевозчиком.

Четвертый лист – это квитанция о приеме груза. Её перевозчик после того, как груз принят, отдает грузоотправителю.

К заполнению перевозочных документов предъявляются жесткие требования – недопустимы помарки и подчистки. Если грузоотправителю необходимо изменить записанную информацию, то он заполняет новый бланк документа. Изменения и дополнения, внесенные в перевозочный документ перевозчиком, заверяются подписью и строчным штампом перевозчика [43, п. 117].

При регулярном осуществлении перевозок железнодорожным транспортом грузоотправители и грузополучатели «могут заключать с перевозчиком долгосрочные договоры об организации перевозок» [67, ст. 10]. В этом договоре определяются предполагаемый объем перевозок, сроки и порядок предоставления груза и транспорта для перевозки, порядок расчетов и др.

Таким образом, на железнодорожном транспорте оформление договора перевозки происходит в следующем порядке: грузоотправитель заполняет железнодорожную накладную, затем предъявляет ее вместе с грузом перевозчику. Удостоверяя прием груза к перевозке, перевозчик в транспортной накладной вводит свои реквизиты и ставит календарный штамп. На основании накладной перевозчик составляет дорожную ведомость, корешок дорожной ведомости и квитанция о приеме груза, которую отдает грузоотправителю под роспись. Эти документы содержат данные о грузе, грузоотправителе, грузополучателе, станциях отправления и назначения, вагонах, провозных платежах. По прибытии груза в место назначения накладная выдается грузополучателю.

1.2.4 Договор перевозки грузов в прямом смешанном направлении

Перевозки, осуществляемые несколькими видами транспорта, занимают значительный объем в общем количестве перевозок.

По договору перевозки грузов в прямом смешанном направлении перевозчики, использующие не менее двух видов транспорта, должны доставить груз, доверенный грузоотправителем, из пункта отправления в пункт назначения и выдать его грузополучателю. Заключение договора оформляется единой транспортной накладной, которая является товаросопроводительным документом и письменным доказательством факта заключения договора в прямом смешанном направлении [11, ст. 788]. Накладная сопровождает груз на всем пути следования и выдается вместе с грузом грузополучателю.

Организация смешанных перевозок должна определяться соглашениями между соответствующими перевозчиками согласно закону о прямых смешанных перевозках, но закон в настоящее время не принят.

Комбинированная перевозка складывается из подвоза автомобильным транспортом груза, полученного у отправителя, на железнодорожный терминал отправления, операций на терминале, ожидания отправки,

железнодорожной перевозки, операций на терминале назначения и конечной доставки получателю. Стоимость данной услуги и время доставки груза определяются суммированием всех перечисленных составляющих [22, с. 246].

В таких перевозках фигурируют, по меньшей мере, два перевозчика, осуществляющие перевозку грузов на различных видах транспорта. Соответственно и субъектный состав такого смешанного договора несколько отличается от состава обычного договора перевозки, и в этом проявляется его особенность. Еще одной характерной чертой такой перевозки является то, что она осуществляется по единому транспортному документу, выписанному на весь путь следования.

При смешанных перевозках договор перевозки заключают грузоотправитель и первый перевозчик. Транспортная накладная, оформленная при заключении договора, сопровождает груз на всех участках перевозки независимо от вида используемого вида транспорта. Передача груза подтверждается передаточным актом. Пункты перевалки груза опубликованы в сборниках правил перевозок и тарифов федеральных органов исполнительной власти и в области транспорта соответствующих видов.

Особенность договора прямой смешанной перевозки проявляется и в том, что существует особый перечень грузов, которые могут быть предъявлены к данной перевозке. На железной дороге данный перечень установлен «правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении» [67, ст. 68]. При автомобильных перевозках перечень запрещенных грузов расширен за счет включения в него взрывчатых, сильнодействующих ядовитых веществ [27].

Транспортная компания обязана перевезти полученный у грузоотправителя груз в место назначения и выдать его грузополучателю [11, ст. 785]. Это обязательство существует также при перевозке грузов в прямом

смешанном сообщении, но законодательно первоначальный перевозчик должен доставить его получателю.

При заключении договора перевозки в прямом смешанном направлении наряду с обязанностью доставить груз в место назначения перевозчик приобретает право выступать в качестве представителя грузоотправителя при взаимоотношениях с соперевозчиками. При передаче груза соперевозчику перевозчик заключает с ним договор как представитель грузоотправителя, передавая ему соответствующие права и обязанности. Каждый последующий соперевозчик вступает в правоотношения с предыдущим, в результате чего становится представителем грузоотправителя. Моментом заключения договора между соперевозчиками является проставления даты и подписи перевозчика на передаточной ведомости и транспортной накладной.

Наличие договорных отношений между грузоотправителем и соперевозчиками подтверждается нормами УЖТ - при перевозках в прямом смешанном сообщении ответственность «за несохранность грузов до передачи их с транспорта одного вида на транспорт другого вида лежит на стороне, передающей груз, после передачи – на стороне, принявшей грузы» [67, ст. 79].

Ответственность за недоставку и повреждение груза несет перевозчик, с которым был заключен договор, только он возмещает причиненный ущерб, а затем он выдвигает регрессивное требование к тому, на чьем участке произошел данный случай.

Следовательно, при перевозках в прямом смешанном направлении все перевозчики выступают как одна транспортная организация и находятся в договорных отношениях с грузоотправителем или грузополучателем.

Глава 2. Формирование договора перевозки грузов

2.1 Заключение и исполнение договора перевозки грузов

Договор перевозки грузов заключается между транспортной компанией – перевозчиком, осуществляющим доставку грузов, и клиентом – грузоотправителем, который предъявляет груз для дальнейшей перевозки. Грузоперевозчик обязуется доставить груз вовремя, в полной сохранности до места назначения, а клиент – осуществить оплату предоставленных услуг. Заключение договора является гарантией перевозки с одной стороны и оплаты доставляемого груза – с другой, а также защитой интересов участников договора.

Как правило, отправитель передает груз перевозчику и определяет третью сторону договора – получателя, который получает груз в месте назначения.

При заключении договора перевозки перевозчик оформляет и передает грузоотправителю документы, предусмотренные конкретными транспортными уставами или кодексами. При осуществлении перевозок на автомобильном или железнодорожном транспорте на весь путь следования оформляется транспортная накладная. В ней содержатся все существенные условия договора перевозки, по своей сути она является письменной формой договора. Договор перевозки грузов является строго формальным договором, который заключается в письменной форме с заполнением обязательных реквизитов, установленных законодательством.

В процессе осуществления перевозки груза транспортная накладная представляет собой как письменную форму договора перевозки, так и товаросопроводительный документ, а также документ, подтверждающий ход выполнения перевозчиком своих обязательств, сформированных договором перевозки. Поэтому в законодательстве к оформлению железнодорожной транспортной накладной предъявляются жесткие требования. Также при

наличии накладной определяется законность участника договора перевозки предъявлять иски и претензии к транспортной компании при недолжном исполнении обязательств. При отсутствии транспортной накладной договор считается ненадлежаще оформленным.

В судебной практике существует немало дел о предъявлении исков со стороны открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО РЖД) к своим клиентам о взыскании штрафа за искажение сведений в транспортной накладной о массе груза [44]. Например, решением Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области по делу № А56-132359/2019 был взыскан штраф с акционерного общества (АО) «ЛСР. Базовые материалы» в пользу ОАО РЖД [56].

По договору перевозки ОАО РЖД был принят к перевозке щебень, погруженный насыпью в полувагоны. Взвешивание груза и его погрузка проводились грузоотправителем самостоятельно. На промежуточной станции были выявлены вагоны, груз которых превышал установленную грузоподъемность, о чем был составлен коммерческий акт. В результате чего стоимость перевозки действительной массы щебня оказалась заниженной. При неправильном предоставлении сведений о грузе, ведущих к снижению размера провозной платы, размер провозной платы за фактически перевезенный груз подлежит увеличению в 5 раз [67, ст. 102]. Данная штрафная норма в большей степени служит устранению недобросовестных действий грузоотправителя по перегрузу железнодорожного транспорта [21].

При перевозках автомобильным транспортом «за искажение сведений о свойствах груза, в том числе о его массе, габаритах, состоянии и степени опасности, с грузоотправителя взыскивается штраф в размере двадцати процентов провозной платы» [66, ст. 35]. При рассмотрении дела № А33-23957/2019 Арбитражный суд Красноярского края по иску индивидуального предпринимателя (ИП) Мельникова В.С. (истца) к обществу с ограниченной ответственностью (ООО) «Л-Транс» (ответчик) удовлетворил требования истца [50]. На основании договора-заявки индивидуальный предприниматель

осуществлял перевозку замороженной рыбы – филе горбуши, иных сведений о характере и особенностях груза не было. По пути следования транспортное средство было оставлено для досмотра сотрудниками правоохранительных органов. По результатам досмотра было выявлено наличие груза, наименование которого не было указано в товаросопроводительной документации, в результате чего транспорт был поставлен на штрафстоянку и груз получателю доставлен не был. Изучив все материалы дела, судом было установлено, что истец принял все меры для надлежащего исполнения своих обязательств. В его пользу с ответчика была взыскана стоимость провозной платы, не полученной перевозчиком по договору по вине заказчика, и штраф за искажение сведений о свойствах груза.

При рассмотрении дела № А45-22039/2015 по иску ОАО «РЖД» (истец) в лице Московской железной дороги к ООО «Транспортная Сеть Сибири» (ответчик) арбитражным судом Новосибирской области было вынесено решение о взыскании штрафа в размере 621125 руб. за искажение сведений о грузе в транспортной железнодорожной накладной [47].

В процессе перевозки груза в вагоне возникло задымление. Для ликвидации очага задымления вагон вскрыли, и при выгрузке было выявлено несоответствие наименований груза, заявленного в транспортной накладной, и груза, находящегося в вагоне. Также грузоотправителем были нарушены правила размещения и крепления груза в вагонах, в связи с чем грузы, которые своими свойствами повредили и испортили другой груз, были размещены вместе [59, п. 5]. Была допущена возможность возникновения обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта.

Договорные «обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных правовых актов» [10, ст. 309]. По результатам изучения материалов дела в соответствии со статьями ГК РФ требования истца о взыскании с ответчика штрафа за искажение в транспортной накладной сведений о грузе суд нашел

подлежащим удовлетворению. За искажение в накладной наименования груза, его свойств и особых сведений о нем грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов [67, ст. 98].

В договоре перевозки должны быть определены все основные условия и дополнительные обязанности, которые устанавливаются между участниками:

- подробное и точное описание перевозимого груза,
- указание пункта доставки,
- определение временного интервала для исполнения договора,
- стоимость и способы оплаты предоставляемых услуг,
- правовая ответственность участников договора при его невыполнении, а также различные дополнения и изменения.

В транспортной накладной указываются адреса отправления и доставки груза, контактные данные отправителя и получателя, сведения о перевозимом имуществе – наименование, количество, масса и др., информацию о документах, являющихся приложениями к накладной, данные о ходе доставки груза и др.

Как любое гражданско-правовое обязательство исполнение договора перевозки груза заканчивается надлежащим его исполнением, т.е. перевозчик в пункте назначения должен выдать груз, доставленный своевременно в целости и полной сохранности, грузополучателю или другому лицу, уполномоченному на его получение [10, ст. 408]. Порядок выдачи и принятия груза получателем имеет важное юридическое значение и регламентируется транспортными уставами, кодексами и правилами.

Фактом выполнения договора перевозки грузов определяется выдача перевезенного груза в месте, определенном грузоотправителем. Момент выдачи груза зависит от места выполнения данных действий и от того, кем производится разгрузка. Для передачи груза получателю перевозчик обязан уведомить его о прибытии груза. Так, при железнодорожных перевозках

станция выгрузки должна известить грузополучателя о времени подачи вагонов с грузами под выгрузку не позже, чем за два часа до их подачи. Уведомление посылается обычно в день прибытия груза, но не позднее 12 часов следующего дня [67, ст. 34].

При перевозках автомобильным транспортом законодательно правило об уведомлении о доставке груза не предусмотрено, т.к. доставка осуществляется непосредственно на склад получателя.

2.2. Прекращение и изменение договора перевозки грузов

Действие договора перевозки грузов заканчивается в результате надлежащего исполнения, т. е. выдачей доставленного в срок в целости и сохранности груза получателю или уполномоченному на получение груза лицу в месте назначения. В зависимости от точности исполнения обязательств договор перевозки грузов или прекращается исполнением, или меняет свое содержание.

Но после заключения договора могут появиться всевозможные ситуации, предполагающие изменение условий договора или прекращение его действия. К этим условиям относятся несоблюдение требований договора его участниками, их намерение пересмотреть сформулированные условия, а также наступление событий, влияющих на выполнение договора и не зависящих от его сторон, такие, как действие непреодолимой силы, государственные запреты, резкое изменение хозяйственного рынка.

Учитывая особенности функционирования транспортных компаний, среди причин прекращения правовых обязательств для договора перевозки груза важное значение имеет прекращение обязательств «невозможностью исполнения, если она вызвана наступившими после возникновения обязательства обстоятельствами, за которое ни одна из сторон не отвечает» [10, ст. 416]. В транспортном законодательстве установлены конкретные

случаи невозможности исполнения договорных обязанностей и подробно определены мероприятия при наступлении этих обстоятельств.

Если при железнодорожных перевозках вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок, перевозчик не может доставить груз на станцию назначения или выдать его грузополучателю, а также, если по вышеуказанным причинам истекли предельные сроки хранения грузов, перевозчик запрашивает грузополучателя и грузоотправителя о дальнейшей судьбе грузов [67, ст. 29]. При отсутствии информации от грузоотправителя или грузополучателя «о судьбе грузов в течение четырех суток после получения запроса перевозчик может вернуть такие грузы грузоотправителю за счет последнего, а при невозможности возврата грузов может реализовать их» [67, ст. 46].

При организации перевозки груза автомобильным транспортом при наступлении обстоятельств непреодолимой силы, при временных ограничениях или запрете движения и иных причинах, не зависящих от участников договора перевозки грузов, перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель освобождаются от ответственности [66, ст. 36]. Временное прекращение перевозки грузов на некоторых автомобильных дорогах возможно только в исключительных случаях по письменному решению руководителя федерального органа исполнительной власти в сфере автомобильного транспорта. При снятии ограничений перевозчик может возобновить погрузку и доставку груза с согласия грузоотправителя в соответствии с заключенным договором.

Только одного наличия факта непреодолимой силы мало для освобождения от ответственности участников договорных отношений, необходимо обосновать наличие взаимосвязи между событием и неисполнением договора и удостоверить, что были предприняты все меры к его добросовестному исполнению.

Форс-мажор – это непредсказуемое событие, оно не зависит от волеизъявления лиц, участвующих в сделке, и приводит к невозможности выполнения договорных обязательств. Данная категория относится к правовой доктрине, согласно которой сторона может быть освобождена от ответственности за неисполнение обязательств по контракту. Положения о форс-мажорных обстоятельствах могут сильно различаться в зависимости от того, как они были составлены сторонами, но обычно они охватывают несколько категорий событий, которые могут повлиять на поставщиков и их клиентов во всей цепочке поставки.

Договорные положения о форс-мажорных обстоятельствах не включают нормы о болезни, карантине или эпидемии, к ним относятся стихийные бедствия, правительственные акты и другие обстоятельства. Вспышка коронавируса представляет собой уникальную ситуацию, поскольку включает в себя как природный компонент (сам вирус), так и правительственный – введение карантинных и других мер, принятых в ответ на вспышку болезни [69].

Пандемия коронавирусной инфекции нанесла серьезный удар по грузоперевозкам. Мировые грузоперевозки приняли на себя массивный удар от коронавируса. Особую роль в данной ситуации сыграли надежные логические цепочки, благодаря которым обеспечивались перевозки грузов различного назначения [71]. Во многих регионах России были введены пропускная система, контрольно-пропускные пункты на дорогах, карантин в отдельных населенных пунктах, что привело к некоторому снижению грузопотока. Указом Президента РФ от 02 апреля 2020 г. № 239 была дана возможность главам регионов устанавливать ограничения движения транспорта и граждан, при условии, что введенные ограничения не будут касаться движения транспорта, выполняющего межрегиональные перевозки [61, п. 2].

Но власти регионов, проявляя самостоятельность, продолжали препятствовать передвижению грузового транспорта введением различных пропусков.

Указом Президента не были введены ни режим чрезвычайного положения, ни всероссийский карантин. В законодательстве в качестве форс-мажора рассматриваются чрезвычайные и непредотвратимые обстоятельства, наступление которых не зависит от воли сторон [10, ст. 401]. Действие этих обстоятельств должно охватывать все стороны гражданского оборота, действующих в идентичных обстоятельствах. «Если иное не предусмотрено законом, обстоятельство признается непредотвратимым, если любой участник гражданского оборота, осуществляющий аналогичную с должником деятельность, не мог бы избежать наступления этого обстоятельства или его последствий» [37, п. 8].

С одной стороны, вспышка инфекции удовлетворяет требованиям форс-мажора: граждане ограничены в свободе передвижения, ряд организаций временно прекратил свою деятельность. Но режим чрезвычайного положения в стране не введен, и утверждать о применении форс-мажора нельзя. Факты неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, когда один из участников исходит из наступления форс-мажора, должны быть доказаны соответствующим образом. Само по себе введение режима повышенной готовности или карантина не является универсальным форс-мажором. В каждом конкретном случае должник, который не исполнил свои обязанности или исполнил их с просрочкой, должен доказать, что причиной тому стали ограничительные меры, введенные властями страны или региона. Одним из таких доказательств может быть заключение о форс-мажоре, выдаваемое региональной Торгово-промышленной палатой [31].

При исполнении договора перевозки могут появиться разнообразные обстоятельства, препятствующие надлежащему исполнению обязательств или изменяющие их. К таким обстоятельствам относятся изменение или

расторжение договора по соглашению сторон при существенном нарушении договора одной из сторон и в иных законодательно установленных случаях. [10, ст. 450].

Односторонний отказ от выполнения договора перевозки, предусмотренный законодательно или положениями договора, чаще всего представляет собой меру воздействия на другого участника, например, отказ от своевременной доставки груза. Для этого не требуется обращаться в суд, отказ осуществляется по одностороннему заявлению перевозчика или грузоотправителя.

В ГК РФ определены существенные нарушения условий договора, приводящие к прекращению или изменению договора, так со стороны отправителя – это неоднократное нарушение сроков отправки груза, поставка товаров ненадлежащего качества, со стороны получателя – неоднократные нарушения сроков оплаты груза [11, ст. 523].

Если участники договора решили его пересмотреть, то соглашение об его изменении или расторжении оформляется в такой же форме, как и ранее заключенный договор. При наличии спорных моментов заинтересованная сторона имеет право обратиться в суд, но данное требование может быть подано при условии «получения отказа другой стороной на предложение изменить или расторгнуть договор либо неполучения ответа в срок, указанный в предложении или установленный законом либо договором, а при его отсутствии – в тридцатидневный срок» [10, ст. 452].

Результаты изменения или расторжения договора перевозки различны и обусловлены причинами доработки заключенного договора. Изменение договора представляет собой пересмотр договорных положений участниками при сохранении самого договора, обязательства сторон сохраняются в переработанном виде. Расторжение предполагает полное аннулирование действия договора и всех договорных обязательств и прав. Также законодательно предусмотрено проведение между сторонами взаиморасчетов, неизбежность которых возникает при данных

обстоятельствах [10, ст. 453]. Участники договора не имеют права требовать возврата того, что было исполнено ими до момента изменения или расторжения договора, если иное не предусмотрено законодательно или соглашением сторон. При значительной доработке договора перевозки вторая сторона имеет все основания для возмещения убытков, понесенных в результате изменения или расторжения договора. Если договор перевозки прекращен до доставки груза, грузоотправитель может потребовать передать ему незавершенную работу и компенсировать произведенные затраты.

На надлежащее исполнение договора перевозки груза может повлиять изменение обязательств, из которых стороны исходили при заключении договора. К существенным относятся как изменения в экономической области, так и изменения, обусловленные принятием документов запретительного характера, значительным изменением законодательства, влияющего на права и обязанности сторон ранее заключенного договора. Если участники договора не смогли прийти к соглашению об изменении договора в соответствии с существенно изменившимися обстоятельствами или его расторжению, договор может быть расторгнут судом или изменен при одновременном наличии условий: в момент заключения договора участники не допускали существенного изменения обстоятельств; причины изменения обстоятельств заинтересованная сторона не могла преодолеть; исполнение договора в прежнем виде повлечет значительный ущерб для заинтересованной стороны; заинтересованная сторона не обязана нести риск изменения обстоятельств. Доказывать существование этих условий обязана заинтересованная сторона (грузоперевозчик или отправитель), настаивающая на изменении или расторжении договора. При существенных изменениях обстоятельств закон допускает изменение договора в исключительных случаях, и лишь тогда, когда расторжение будет противоречить общественным интересам или повлечет для участников ущерб, значительно превышающий затраты, необходимые для исполнения измененного договора.

Если договор расторгнут в связи с существенными изменениями обстоятельств, то по требованию любого из участников договора суд устанавливает последствия расторжения и при необходимости определяет расходы, понесенными сторонами в связи с исполнением договора, между ними [10, ст. 451].

Под изменением договора перевозки грузов подразумевается изменение некоторых его положений грузоотправителем и грузополучателем, например, при определенных условиях допустимо скорректировать пункт назначения перевозимого груза или его получателя.

Переадресовке груза, т. е. изменение пункта назначения, осуществляется по заявлению грузоотправителя, грузополучателя или иными уполномоченными на это лицами. Данные действия возможны только с согласия перевозчика. Процесс перевозки в дальнейшем происходит по новым накладным, оформляемым пунктом переадресации. Время доставки груза при этом изменяется.

За такую услугу в пользу перевозчика взимается сбор в соответствии с тарифом. Ответственность за данные коррективы в договоре перед первоначальным грузополучателем несет сторона, их иницирующая, и она же должна урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным и фактическим грузополучателями. При переадресации грузов на железнодорожном транспорте расходы перевозчика возмещаются лицами, иницирующими эту переадресацию, в соответствии с договором [67, ст. 31]. На автомобильном транспорте переадресовка осуществляется в порядке, установленном правилами перевозок, и расходы возмещаются за счет грузоотправителя [66, ст.15]. При перевозках автотранспортом к затратам, понесенным перевозчиком при переадресации или возврате груза, относятся цена горюче-смазочных материалов, амортизация транспортного средства, заработная плата и суточные выплаты водителю, а также плата за возмещение вреда дорогам (Платон).

При переадресовке дальнейшая перевозка груза осуществляется по новым перевозочным документам. Перед оформлением переадресации заявитель должен рассчитаться за перевозку по исходным перевозным документам и внести платеж по новым, если не предусмотрен иной порядок расчетов.

При автомобильных перевозках порядок переадресовки груза определен Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом [38]. Чтобы переадресовать груз отправитель обязан передать перевозчику следующую информацию: номер заказа и товарно-транспортной накладной, адрес и наименование первоначального пункта выдачи, адрес нового назначения и его наименование. Такое распоряжение грузоотправителя действует на грузовую отправку, оформленную по одной товарно-транспортной накладной. Порядок передачи данного распоряжения (письменно или по телефону) определяется в договорах, заключенных между отправителем груза и перевозчиком.

При изменении пункта доставки груза в результате отказа в приеме получателем водитель должен сообщить перевозчику о дате, времени и причинах отказа получателя принять груз. Перевозчик в письменной форме или с использованием средств связи сообщает отправителю груза об отказе и причинах отказа грузополучателя принять груз и запрашивает указание о переадресовке груза. Если по истечении 2 часов с момента уведомления о невозможности доставки груза грузоотправитель не уведомил перевозчика о переадресовке, перевозчик в письменной форме уведомляет грузоотправителя о возврате груза и дает указание водителю о возврате груза грузоотправителю. При получении указания о переадресовке груза перевозчик с использованием средств связи информирует водителя о переадресовке [38, п. 67].

При железнодорожных перевозках переадресацию груза с изменением грузополучателя или станции назначения грузоотправитель должен

согласовать с владельцами инфраструктур, в зоне действия которых происходит переадресовка или расположены передаточные станции.

Перевозчик осуществляет переадресовку по письменному заявлению грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не предусмотрена договором. В данном заявлении указывается наименование перевозчика, номер вагона, номер транспортной накладной, наименование груза, наименование грузоотправителя и станции отправления, наименование первоначального грузополучателя и станции первоначального назначения, наименование станции нового назначения и нового грузополучателя. Новый грузополучатель должен дать согласие на прием грузов [43].

При переадресации груза меняется пункт назначения, что приводит к изменению маршрута перевозки и, естественно, его протяженности, а также влечет за собой увеличение провозной платы. Маршрут перевозки, зафиксированный в транспортной накладной, считается согласованным с грузоотправителем. Оплату данной перевозки осуществляет грузоотправитель. Коррекция договорных положений грузоотправителем является изменением прежнего договора.

Если переадресацию груза осуществляет грузополучатель, то при оформлении документов на переадресовку он становится грузоотправителем по новой перевозке. Следовательно, он должен согласовать перевозку по другому маршруту до новой станции назначения, оплатить провозные платежи и расходы перевозчика, связанные с переадресовкой.

Если вагоны и контейнеры ожидают переадресовку на передаточных станциях по не зависящим от перевозчика или владельца инфраструктуры причинам, то отправитель груза или получатель его должны заплатить за использование вагонов или контейнеров согласно договору, если другое не предполагается законодательством РФ. При простое вагонов, контейнеров по вине перевозчика плата за пользование вагонами, контейнерами не производится.

При задержке вагонов, контейнеров при переадресации представитель перевозчика составляет акт общей формы, в котором указывает причину задержки вагонов, контейнеров, их количество, номера, время начала и окончания задержки. Данный акт предназначен для расчета платежей, причитающихся перевозчику, и прикладывается к перевозочным документам.

2.3 Права и обязанности сторон

В основе договора перевозки грузов лежит совокупность всех значительных взаимных требований, определяющих полномочия сторон.

Общее гражданское законодательство, транспортные кодексы и уставы, специальные законы, а также сами договорные положения формируют права и обязанности участников договора перевозки грузов. Основные условия договора регулируются гражданским законодательством, а отдельные его положения, такие как порядок заключения, исполнение договора, меры ответственности нуждаются в уточнении и конкретизации.

Основная обязанность грузоотправителя заключается в оплате перевозки груза и иных услуг перевозчика, а основным правом является требование доставить груз в целости и сохранности в место назначения и выдать его получателю.

На железнодорожном и автомобильном транспорте существует правило предварительной оплаты перевозки груза, т.е. она происходит до того, как груз реально доставлен получателю, имеет предварительный характер и осуществляется отправителем при предъявлении груза к перевозке.

Но при железнодорожных перевозках возможны исключения из общего правила предварительной оплаты. Согласно ст. 30 УЖТ оплатить перевозку груза и платежи, причитающиеся перевозчику, может грузополучатель на станции назначения железнодорожной дороги. Для этого грузоотправитель

должен предоставить перевозчику обращение в письменной форме, согласованное с получателем груза [67, ст. 30].

На железнодорожном транспорте тарифы установлены Министерством путей сообщения. Эти тарифные ставки определяются расстоянием между станциями отправления и назначения, зависят от вида отправки – повагонная, контейнерная, от объявленной ценности груза или без такого объявления и др. Перевозочные цены формируются по двуставочной системе, согласно которой кроме тарифных ставок существуют сборы за различные услуги перевозчика, например, уведомление о прибытии груза и о подаче вагонов, расходы, связанные с подачей и уборкой вагонов, подготовкой их к погрузке и проведением перевозчиком погрузочных работ, взвешиванием и хранением груз, выдачей санитарных паспортов, а также сюда входят штрафы, начисляемые перевозчиком за простой транспортных средств по вине отправителя, неправильное оформление транспортных документов и др. [67, ст. 22]. Как видно, транспортное железнодорожное законодательство различает провозную плату, т.е. плату за перевозку груза, и платежи, причитающиеся перевозчику, которые связаны с процессом перевозки, но не направлены непосредственно на перемещение груза. Следовательно, оплата перевозки груза осуществляется на основании договора перевозки, дополнительные платежи взыскиваются на основании других договоров – подряда, возмездного оказания услуг и др.

Окончательный расчет за перевозку груза и другие предоставленные услуги, оказанные при перевозке, производится получателем по прибытии груза на станцию назначения до его выдачи. При наличии обстоятельств, создающих необходимость изменения перевозочной цены, перерасчет может быть проведен и после выдачи груза [67, ст. 30].

В Соединенных Штатах Америки в 1980 году был подписан закон Staggers Rail Act о железных дорогах, который изменил политику регулирования цен на грузовые железнодорожные перевозки. Грузоотправителям и железнодорожным перевозчикам было разрешено

самостоятельно согласовывать ставки, сроки и условия перевозки. Особенностью железнодорожной транспортной системы США является то, вся сеть разделена на несколько крупных и более мелких компаний, нет единой инфраструктуры и, соответственно, крупного монополиста. На основе договоров отдельные железные дороги могут эксплуатировать свои составы на железнодорожных путях другой компании. Местные железные дороги работают на небольших территориях, включающих два или три штата. В результате чего отсутствуют предпосылки появления монополизации, детерминирования, навязывания невыгодных условий.

Результатами данной реформой явились снижение собственных издержек. Так в результате модернизация локомотивов произошло уменьшение численности локомотивных бригад, использование современного подвижного состава для организации двухъярусных перевозок позволило снизить тарифы. Доход железных дорог снижался, но расходы, связанные с себестоимостью оказания услуг по перевозке, уменьшались гораздо быстрее, что обуславливает увеличение эффективности работы и рост прибыли.

Успешность работы железнодорожных перевозчиков оценивается тарифами и предоставляемым сервисом. Если железнодорожная организация не выполняет свои обязательства, то она становится банкротом и уходит с рынка.

Достижениям способствовали частная собственность, конкуренция между компаниями, отсутствие государственного финансирования и господдержки. За это время многие экономические характеристики грузовой железной дороги значительно улучшились, включая цены на перевозку, объем производства, инвестиции, безопасность. Опыт США показывает, что управление на железной дороге должно основываться как на вертикальной иерархии, подчинении всех связанных структур единому центру, так и при взаимных контактах перевозчиков и собственников инфраструктуры, а также разных собственников инфраструктуры между собой [70].

До заключения договора перевозки автомобильным транспортом грузоотправитель запрашивает у перевозчика документ со сведениями о стоимости услуг перевозчика и порядка расчета провозной платы. При автомобильных перевозках цены определяются предприятиями в зависимости от тарифной ставки и тарифной схемы. Под тарифной схемой понимают определенный порядок расчета провозной платы за перевозку грузов в зависимости от ситуации. Практически существует три вида схем: сдельная, повременная и условная расчетная единица транспортной работы. Тарифные схемы и ставки разделяются по потребителям, видам груза, типам и маркам подвижного состава.

На всех видах транспорта существуют особые условия при перевозке отдельных видов грузов, например, опасных, наливных, скоропортящихся, в контейнерах и др. Эти условия налагают на грузоотправителя дополнительные обязанности. При транспортировке скоропортящихся грузов отправитель должен обеспечить перед погрузкой требуемую температуру груза и его качество, проверить коммерческую пригодность транспортного средства, предоставить сертификат или удостоверение качества, датированное днем погрузки, карантинный сертификат, ветеринарное свидетельство и др. При перевозке грузов в контейнерах необходимо предусмотреть порядок загрузки контейнеров, особенности оформления транспортной документации [9, с. 83].

Грузоотправитель вправе включать в договор дополнительные условия перевозки, такие как, объявление ценности перевозимого груза, сопровождение груза, указания, обязательные для перевозчика и допускаемые транспортными уставами, и др. Такие грузы предоставляются в прочной и исправной таре, гарантирующей безопасность перевозки, сохранность грузов и транспортных средств. Действующие требования к таре и упаковке груза определены стандартами и техническими условиями для конкретных перевозок.

Грузоотправитель вправе изменить пункт назначения и грузополучателя до момента выдачи груза. Дальнейшая грузоперевозка будет осуществляться по новым накладным в рамках заключенного ранее договора.

Грузоотправитель при поставе груза обязан предоставить перевозчику транспортные документы, необходимые для беспрепятственной перевозке груза в соответствии с законодательством РФ. Перевозчик не обязан проверять правильность и наличие всех документов. По общему правилу, лицо, являющееся грузоотправителем, несет риски при недостаточности обязательных документов и обязано возместить убытки, в том числе и денежные суммы (штрафы), уплаченные грузоперевозчиком соответствующим структурам в связи с отсутствием, недостоверностью и неполнотой документов.

Грузоотправитель обязан в установленный срок подать заявку перевозчику и предъявить своевременно груз в полном объеме с необходимыми документами. Упаковка и тара груза, поставленного для перевозки, должны гарантировать его полную сохранность при перевозке. Если грузоотправитель осуществляет погрузку своими силами и средствами, то он обязан соблюдать сроки и правила, оговоренные договором перевозки и транспортными уставами. Грузоотправитель «вправе отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки груза соответствующего груза» [11, ст. 791]. При непредъявлении груза, предназначенного для перевозки, или неиспользования поданных транспортных средств отправитель уплачивает перевозчику штраф или неустойку [66, ст. 35].

В транспортном законодательстве определён четкий порядок определения веса груза при предъявлении его к перевозке. При перевозках на автомобильном транспорте грузоотправитель сам взвешивает груз и данные о его весе и способе определения веса вносит в товарно-транспортную накладную.

В соответствии с положениями гражданского и транспортного законодательства первостепенной обязанностью перевозчика является доставка груза в целости и сохранности, предоставленного ему грузоотправителем, в место назначения и выдача его грузополучателю или лицу, управомоченному на получение прибывшего груза.

Требования, предъявляемые к перевозчику на железнодорожном транспорте определены Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [62]. В структуре сложной системы транспортных договоров появились новые элементы. Согласно положениям ст. 12 перевозчик обязан: иметь лицензии на осуществление всех подлежащих лицензированию видов деятельности при осуществлении перевозок грузов; владеть железнодорожным подвижным составом для осуществления перевозок на праве собственности или ином праве; иметь квалифицированных работников; заключить договор об оказании услуг локомотивной тяги, если перевозчик не имеет локомотива; заключить соответствующие договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры, существенными условиями которых являются организация вагонопотоков, регулирование обращения вагонов и локомотивов, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, ответственность сторон по обязательствам, вытекающих из перевозок железнодорожным транспортом [62, ст. 12].

При осуществлении перевозочного процесса на железнодорожном транспорте кроме самого перевозчика появляются и другие участники – владелец инфраструктуры, оператор перевозочного процесса.

Владельцем инфраструктуры является юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, имеющих инфраструктуру на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основе договора [62, ст. 2].

Только на железнодорожном транспорте существует договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры. И определено это акционированием железных дорог и потерей ими статуса перевозчика. Данный договор является формальным, заключается он в простой письменной форме. В договоре определяются объем и сроки проведения перевозок груза, стоимость и перечень предоставляемых услуг, порядок расчета за услуги и способы их оплаты. Перевозчики и владельцы инфраструктур самостоятельно устанавливают виды и объемы работ или услуг по договору.

Оператор железнодорожного подвижного состава может быть юридическое лицо или индивидуальный предприниматель. Он на праве собственности или ином праве обладает вагонами или контейнерами, принимает участие в реализации перевозочного процесса на основе договора с перевозчиком. Операторы вправе оказывать услуги по организации расчетов с перевозчиком за перевозку груза и по предоставлению железнодорожного подвижного состава для осуществления перевозки груза [39]. Согласно положениям ГК РФ, первая обязанность лежит на грузоотправителе, а вторая – на перевозчике [11].

Перевозчик имеет право на оплату своей деятельности, заключающейся в перевозке груза. Размер провозных платежей устанавливается соответствующими транспортными тарифами или определяется соглашением участников договора.

Исполнению договора грузовой перевозки необходимо предшествовать некоторым работам, которые необходимо выполнить перед погрузкой, например, предоставить отправителю транспортные средства под погрузку [11, ст. 791]. Осуществление таких действий определено обязанностями перевозчика, обусловленными заявкой грузоотправителя или договором перевозки груза.

На железнодорожном транспорте перевозчик обязан подавать под погрузку исправные, внутри и снаружи очищенные от остатков ранее

перевозимых грузов, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов вагоны, контейнеры [67, ст. 20]. Техническая пригодность вагонов и контейнеров, предоставляемых для погрузки, определяется перевозчиком. Существует три вида исправности вагонов и контейнеров:

- техническая удовлетворяет требованиям правил технической эксплуатации железных дорог;
- коммерческая, при которой исправности вагонов и контейнеров обеспечивается сохранность перевозимых грузов;
- пригодность подвижного состава для перевозки данного груза в коммерческом отношении означает такую техническую и коммерческую исправность подвижного состава, от которой зависит обеспечение сохранности конкретного груза. Например, «отсутствие внутри вагонов, контейнеров постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, за исключением последствий атмосферных осадков в открытых вагонах, а также особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров, влияющие на состояние грузов при погрузке, перевозке и выгрузке» [67, ст. 20].

Пригодность железнодорожных вагонов для перевозки в коммерческом отношении определяется «грузоотправителями, если погрузка обеспечивается ими, или перевозчиком, если погрузка обеспечивается им» [67, ст. 20].

При перевозках грузов автомобильным транспортом перевозчик обязан предоставить в сроки, установленные договором перевозки груза, транспортные средства, контейнеры, пригодные для перевозок соответствующего груза [66, ст. 9].

В зависимости от вида транспортного средства, осуществляющего перевозку груза, существуют некоторые обязанности по погрузке, размещению и креплению груза в месте погрузки, которые могут быть распределены между грузоотправителем и перевозчиком.

Так, положениями УЖТ РФ определяется, что размещение и крепление грузов, грузобагажа в вагонах и контейнерах осуществляются в соответствии с требованиями технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах [67, ст. 23]. В соответствии с техническим оснащением отправителя груза и грузоперевозчика эти работы могут быть определены по соглашению участников договора. Принимая к перевозке вагон или контейнер, грузоперевозчик не обязан проверять состояние тары или упаковки, правильно ли размещен и закреплен груз и соответствует ли его наименование указанному в накладной. Перевозчик несет ответственность за груз, принятый к перевозке, если он располагается на складе перевозчика и не погружен в транспортное средство.

Для обеспечения целостности и невредимости доставляемого груза перевозчику необходимо:

- контролировать условия и соблюдать температурный режим перевозки груза определенного типа;
- при перемещении груза руководствоваться специальной маркировкой, которую грузоотправителем наносит на тару: «осторожно стекло», «верх», «не кантовать» и др.;
- обеспечивать безопасность движения и сохранность груза при выборе способа вождения транспортного средства.

Перечень грузов, требующих обязательного сопровождения и охраны в пути, определен положениями ст. 17 УЖТ. При железнодорожных перевозках к ним относятся машины, тракторы, опасные грузы и др. Охрана этих грузов обеспечивается грузоотправителем, грузополучателем или уполномоченными ими лицами по договору [67, ст. 17].

Не менее важной обязанностью перевозчика является доставка вверенный ему груз в место назначения в установленные для этого сроки. Перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в срок, предусмотренный законодательством, а при его отсутствии – в разумный срок [11, ст. 792]. Также перевозчик вправе доставить увеличить скорость

перевозки и доставить груз досрочно, если при этом гарантируется сохранность груза.

В действующих транспортных уставах обязанность выполнения срока доставки груза при перевозках предусмотрена только по отношению к перевозчику. Так, например, положениями УАТиГНЭТ определено, что «перевозчики обязаны осуществлять доставку грузов в сроки, установленные договором перевозки груза, а в случае, если указанные сроки в договоре перевозки не установлены, в сроки, установленные правилами перевозки грузов» [66, ст. 14].

Более подробно сроки в отношении перевозок грузов рассмотрены в положениях УЖТ РФ, а также приказом Минтранса от 07.08. 2015 № 245 были утверждены Правила исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом [41]. В Правилах установлены конкретные сроки доставки определенных грузов в зависимости от железнодорожной перевозки.

Сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики [67, ст. 33]. При заключении договора перевозки его стороны могут выбрать и иной срок доставки. При перевозках на железнодорожном транспорте этот срок определяется видом груза и перевозки – мелкая, повагонная и др., типом скорости – большей или грузовой. Категорию скорости выбирает грузоотправитель «и указывает ее в транспортной накладной. В случае, когда перевозка допускается только большей скоростью, грузоотправитель должен указать данную скорость» [67, ст. 14]. Перевозка грузов большей скоростью уменьшает срок доставки примерно в два раза, что необходимо для обеспечения сохранности скоропортящихся грузов, при перевозке живности и в других аналогичных случаях. Сроки перевозки негабаритных грузов определяются перевозчиком отдельно в каждом конкретном случае. Сюда включается время,

затрачиваемое на работы по отправлению и прибытию груза, возможной перегрузки и переадресации груза, а также на задержку начала перевозки при неправильном оформлении различных транспортных документов.

Сроки доставки грузов рассчитываются из наиболее рациональных маршрутов. Перевозка грузов автомобильным транспортом осуществляется «на основании договора фрахтования, заключаемого в письменной форме. Договор фрахтования должен включать в себя: сведения о фрахтовщике и фрахтователе; наименовании груза; тип предоставляемого средства; маршрут и место подачи транспортного средства; сроки выполнения перевозки; размер платы за пользование транспортным средством» [66, ст. 18]. Выбор маршрута зависит от особенностей транспортной сети, расположением на ней пунктов отправления и назначения. На железнодорожном транспорте плата за перевозки взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки грузов, в том числе в случае увеличения расстояния, на которое они перевозятся, по причинам, зависящим от владельца инфраструктуры и перевозчика. В случаях, указанных в тарифном руководстве, перевозка груза оплачивается за фактически пройденное расстояние [67, ст. 15].

Начало отсчета срока доставки начинается с 00 часов дня, следующего за днем прибытия груза и оформления соответствующих документов [41, п. 2]. Обязательство по перевозке груза считается своевременно исполненным, если до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения или вагоны поданы на подъездные пути грузополучателя под выгрузку. «Грузы считаются также доставленными в срок в случае их прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в транспортной железнодорожной накладной срока доставки и в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов, контейнеров ... произошла вследствие того, что фронт выгрузки занят по зависящим от грузополучателя причинам, не внесены плата за

перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи или вследствие иных зависящих от грузополучателя причин, о чем составляется акт общей формы» [67, ст. 33].

Срок доставки груза оказывает непосредственное влияние на надлежащее исполнение договора перевозки груза. Это объясняется тем, что временем, расходуемым на перевозку груза, определяется рентабельная работа транспортных средств, их оборачиваемость и, как результат работы, сохранность перевезенного груза.

При доставке груза в место назначения перевозчик обязан уведомить об этом грузополучателя не позднее чем за 12 часов дня, следующих за днем прибытия груза [67, ст. 34].

Сроки, в течение которых перевозчик обязан хранить груз, определены в транспортных уставах. Груз, прибывший на станции назначения, хранится бесплатно в течение суток после окончания срока доставки. Расходы перевозчика, возникающие после окончания срока доставки в связи с хранением грузов на железнодорожной станции назначения сверх указанного срока, оплачиваются грузополучателем по соглашению сторон, если иное не установлено законодательством РФ [67, ст. 38]. Если перевозчик своевременно не уведомит грузополучателя о прибытии груза, он не может требовать оплаты за хранение груза за время до получения грузополучателем данного уведомления.

Если доставка груза автомобильным транспортом осуществляется в терминал перевозчика, то груз хранится бесплатно в течение суток со дня направления извещения получателю о доставленном грузе. Если груз находится на территории перевозчика более суток, то получатель или отправитель должны оплатить перевозчику это хранение [66, ст. 16].

Обязанностью грузоперевозчика является передача груза в пункте назначения надлежащему получателю – лицу, указанному в транспортной накладной или ином документе [11, ст. 785]. Порядок выдачи прибывшего груза, включающий в себя проверку его состояния и массы, количества

грузовых мест, предусмотрен на каждом виде транспорта. Выдача груза получателю осуществляется в таком же порядке, в котором происходил прием груза от отправителя. Например, если отправитель и перевозчик при приеме совместно взвешивали груз, то и при передаче груза получатель и перевозчик определяют вес также вместе. Если отправитель самостоятельно взвешивал груз перед перевозкой, то получателю груз передается без проверки веса.

При перевозке груза могут возникнуть различные непредвиденные препятствия, которые не дадут перевозчику добросовестно исполнить свои обусловленные договором обязанности. Это может быть запрещение властей о движении транспорта по определенным направлениям, стихийные явления или причины, не зависящие от грузоперевозчика. Перевозчик обязан сообщить грузоотправителю и грузополучателю о данных обстоятельствах.

Кроме права на оплату совершенной перевозки груза и возмещения затрат, связанных с перевозкой, таких, как выгрузка груза, хранение и т.д., грузоперевозчик имеет право реализовать неостребованный груз в установленные правилами перевозки сроки [67, ст. 48].

Положениями ГК РФ И УЖТ РФ определено право грузоперевозчика удерживать переданные ему для перевозки грузы и багажи в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке [11, ст. 790]. В случае уклонения от платежей грузополучателем перевозчик имеет право самостоятельно реализовать груз в соответствии со статьями законодательства. Также грузоперевозчик вправе задержать в связи с неуплатой перевозку груза, оштрафовать за простой вагонов из-за задержки погрузочно-разгрузочных работ [67, ст. 35].

На железной дороге существует особый сбор, обособленный от платы за провоз груза, – это плата за пользование вагонами и контейнерами, взимаемая с грузоотправителей и грузополучателей в пользу перевозчиков. Этот сбор рассматривается как особая мера имущественной ответственности за нерациональное использование вагонов.

Плата за пользование вагонами осуществляется:

- за время нахождения вагонов или контейнеров у грузополучателей или грузоотправителей по причинам, зависящим от них [67, ст. 39];
- «за время задержки принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров в пути следования, в том числе на промежуточных станциях, из-за неприема их железнодорожной станцией назначения по причинам, зависящим от грузополучателя» [67, ст. 39];
- при задержке возврата вагонов в случае их неочистки грузополучателем [67, ст. 44].

Перевозчик в отношении к грузополучателям может увеличить плату за пользование вагонами, «задержанными на железнодорожных путях необщего пользования более чем на 24 часа после окончания технологического времени, установленного договором с перевозчиком, а также на железнодорожных станциях – до двукратного размера указанной платы» [67, ст. 43]. Но, как вид ответственности, плата совпадает с наказанием за задержку вагонов и контейнеров и поэтому несколько лишена смысла. Различные сбои в сроках обращения вагонов и контейнеров необходимо интерпретировать как задержку транспортных средств.

В зависимости от точности исполнения обязательства оно прекращается или изменяется его содержание. Прекращение обязательств по договору перевозки груза для перевозчика обеспечивается выдачей груза грузополучателю. Так при автомобильных перевозках выдача груза завершается при передаче его на складе грузополучателя [66, ст. 15]. На железнодорожном транспорте после прибытия грузов в вагонах на подъездной путь получателя выдача груза завершается при передаче этого вагона приемосдатчиком грузополучателю и соответствующей отметке в документах. Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз [67, ст. 36].

В гражданско-правовой науке правовое положение грузополучателя определяется неоднозначно. Это связано с тем, что по законодательству

грузополучатель имеет определенные права и обязанности, обусловленные договором перевозки, является обязательным субъектом обязательства перевозки грузов, но не участвует в возникновении данного правоотношения.

Грузополучатель имеет право требовать выдачи груза в пункте назначения.

По транспортным законодательствам на грузополучателя возлагаются и обязательства – получить и разгрузить продукцию, оформить некоторые провозные документы, произвести окончательные расчеты с перевозчиком, если это установлено договором, произвести очистку транспортного средства, снять приспособления для крепления груза и т.д. Несвоевременная разгрузка в пункте доставки приводит к простоям транспорта, и это является неисполнением обязанности грузополучателем [18].

Неважно, заказал или нет продукцию грузополучатель, прибывшую в его адрес. В любом случае фактическое исполнение договора перевозки железной дорогой должно быть обеспечено, и грузополучатель должен принять груз на ответственное хранение. Заключение договора перевозки незаказанного груза препятствует рациональному использованию транспортных средств. Но принятие груза и вывоз его со станции являются безусловной обязанностью грузополучателя.

При автомобильных перевозках получатель обязан отмечать в сопроводительных документах время подачи транспорта под разгрузку в пункте назначения и время отправления из него, обеспечить прием груза и разгрузку транспорта, прибывшего до окончания времени работы получателя. После выгрузки необходимо очистить автомобили от остатков перевезенного груза, промыть и при необходимости продезинфицировать.

В месте назначения груз получателю выдается в том же порядке, в каком был принят от отправителя (взвешиванием на весах, подсчетом грузовых мест, обмером и др.). Если груз прибыл на исправном транспорте с цельными пломбами грузоотправителя, то и выдается он без контроля веса, грузовых мест и своего состояния [66, ст.15].

На железнодорожном транспорте перевозчик должен сообщить получателю о прибытии груза в установленном порядке, с указанием наименования и количества груза и видом подвижного состава. При оформлении выдачи груза грузополучатель должен поставить свою подпись в дорожной ведомости, после чего ему выдают один экземпляр транспортной накладной.

При прибытии груза в пункт назначения в исправных вагонах, опломбированных грузоотправителем, он выдается грузополучателю без проверки состояния, массы и количества мест грузов.

Если в результате проверки состояния груза в месте назначения обнаружится недостача или повреждение груза, то размер данного ущерба определяется грузополучателем и перевозчиком совместно. Отказ от получения груза возможен, если вследствие повреждения (порчи) груза в процессе перевозки исключается возможность использования груза по прямому назначению [67, ст. 36].

Глава 3. Ответственность перевозчика за нарушения обязательств по перевозке

3.1 Ответственность перевозчика при несохранности доставленного груза

Взаимоотношения участников договора перевозки груза определяются не только правами и обязанностями сторон, но и ответственностью при ненадлежащем исполнении своих обязательств.

Перевозчик обязан эксплуатировать транспортные средства согласно действующим техническим и юридическим нормам. Умышленное неисполнение своих обязанностей, игнорирование применения нужных мер для их выполнения, нежелание предупреждать факты, препятствующие исполнению договорных обязательств, являются проявлением вины грузоперевозчика. Транспортное законодательство при установлении виновности субъекта, не выполнившего обязательства или исполнившего их ненадлежащим образом, основывается из презумпции вины, а не из факта ее существования. Факт отсутствия вины подтверждается лицом, которое не исполнило обязательства.

Предпосылками возникновения ответственности при нарушении договорных обязательств являются:

- неподача транспортных средств (а также подача транспортного средства, характеристики которого не отвечают требованиям договора перевозки);
- необоснованное увеличение срока доставки грузов;
- невывоз груза, обусловленного договором перевозки, по вине перевозчика груза;
- утрата, недостача, повреждение или порча груза.

Роль грузоперевозчика – перевезти товар и доставить его в том же состоянии, в котором он был получен. Он несет ответственность за

несохранность груза после принятия его у грузоотправителя и до вручения грузополучателю или управомоченному им лицу. Необеспечение сохранности груза перевозчиком является нарушением его договорного обязательства, в связи с чем между кредитором (грузоотправителем или грузополучателем) и должником (перевозчиком) возникают правоотношения, вытекающие из права кредитора требовать возмещения ущерба и обязанности должника возместить его.

Гражданско-правовая ответственность сторон в договоре перевозки груза определяется общими принципами ответственности, сформулированными в ГК РФ. Но, в отличие от общегражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства, ответственность перевозчика имеет некоторые особенности. Так, соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика за несохранность груза недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами [11, ст. 793]. Близкой по смыслу является и ст. 114 УЖТ, но при анализе норм этих статей видно, что положения Устава безосновательно расширяют действие на ограничение или устранение ответственности перевозчика на ограничение или устранение ответственности грузоотправителя и грузополучателя.

Ответственность перевозчика за несохранность груза является ограниченной. Он отвечает перед грузоотправителем или грузополучателем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, если не докажет наличие обстоятельств, препятствующих законному исполнению обязательств и которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Положения ст. 796 ГК РФ об ответственности перевозчика не содержат отсылок к транспортным уставам и кодексам и не допускают урегулирования данных правоотношений иным способом, отличающимся от норм ГК [11, ст. 796].

Но, согласно транспортному законодательству, перевозчик несет ответственность за несохранность груза после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам. К числу таких обстоятельств относятся:

- недостатки тары или упаковки, незамеченные при наружном осмотре;
- сдача грузов к перевозке без указания в документах их особых природных свойств;
- сдача «для перевозки груза, влажность которых, превышает установленную норму» [67, ст. 95].

Для того чтобы освободиться от ответственности за несохранность груза перевозчик должен не только сослаться на одно из указанных обстоятельств, он обязан обосновать в результате каких условий, которые не имел возможности предусмотреть или устранить, не смог обеспечить сохранность груза. Следовательно, если груз прибыл в место назначения поврежденным, при этом отсутствуют доказательства неправомерных действий отправителя груза и недостаточно причин, освобождающих перевозчика от ответственности, ответственность за этот ущерб несет грузоперевозчик. В этом случае предполагается исправное состояние груза при подаче к перевозке, а перевозчик, согласно транспортному законодательству, обязан доставить груз в место назначения неповрежденным.

Зависимость между ненадлежащим поведением субъекта и негативным результатом этого поведения служит одним из обязательных условий наложения ответственности за полученный результат. При несохранной перевозке разумное исполнение перевозки невозможно, и наступает обязанность перевозчика по возмещению убытков.

В процессе перевозки несохранность груза проявляется в утрате, повреждении, порче, недостаче или хищении.

Утратой признается полное разрушение груза без вероятности его восстановления, невозможность выдать перевозчиком весь груз по некоторым причинам, например, отправление груза не по назначению (без возвращения), выдача груза иному грузополучателю по ошибке (без допустимости возврата) и др. При утрате перевозчик не может по истечении срока доставки выдать принятый к перевозке груз получателю. Груз признается утраченным при невозможности его получения в течение 30 дней, после истечения сроков, определенных законодателем для доставки [64, ст. 7]. В зависимости от вида транспорта, осуществляющим перевозку, действуют и другие сроки, при которых груз признается утраченным. При осуществлении перевозок груза на автомобильном транспорте в городском и пригородном сообщении срок, при котором груз считается утраченным, определен в 10 дней, на междугородных перевозках – 30 дней [66, ст.14]. На железнодорожных перевозках груз считается утраченным, если он не выдан грузополучателю в течение 30 дней со дня доставки или 4 месяцев со дня приема груза для перевозки в прямом смешанном сообщении [67, ст. 45].

Внешние механические воздействия на груз вследствие ударов при перегрузке, смещения плохо закрепленного груза, падения с поддонов и другие влекут за собой его повреждение. Повреждения могут быть как полные, так и частичные.

Порча проявляется в частичной или полной потере грузом своих потребительских свойств, произошедших в результате химического воздействия. Например, подмачивание груза при хранении и перевозке, воздействие солнца, температуры и др.

Если порча и повреждение повлекли за собой неприемлемость использования груза по назначению, то это приравнивается к утрате груза [11, ст. 796].

Недостача – это невозможность выдачи грузополучателю части груза. Она проявляется в численном расхождении данных о грузе в перевозочных документах (без признаков хищения). Недостача вызвана ошибками в

определении количества грузовых мест и массы груза, неисправностью весовых приборов, неправильностью оформления грузовых документов и др.

При хищении совершается полная или частичная утрата груза, когда обнаружены: срыв контрольных лент, замков, пломб на грузовых местах или контейнерах; явное вскрытие или взлом тары, упаковки или контейнеров; подделка документов, печатей, подписей, пломб на грузовых местах или контейнерах и др.

При перевозке с признаками хищения перевозчик обязан немедленно уведомить представителей органов внутренних дел о данном случае.

В соответствии с законодательством РФ перевозчик возмещает ущерб, возникший при перевозке груза, в размере:

- стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи;
- суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;
- объявленной стоимости груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае его утраты;
- доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае недостачи или повреждения (порчи) груза.

Стоимость груза определяется его ценой, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или цены в договоре исходят из расценок, которые при сравнимых обстоятельствах обычно взимаются за аналогичные товары [11, ст. 796].

Наряду с возмещением ущерба, в указанном выше размере, перевозчик возвращает оплаченную ранее сумму за перевозку груза и иные причитающиеся ему платежи пропорционально количеству утраченного,

недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если данная плата не входит в стоимость такого груза [67, ст. 96].

Содержание ст. 96 УЖТ свидетельствует о том, что при железнодорожных перевозках полная компенсация стоимости предусмотрена только для поврежденного груза.

Анализируя положения ст. 796 ГК РФ и ст. 96 УЖТ, можно увидеть некоторые противоречия. Так, положения ГК РФ предполагают полный возврат провозной суммы грузоотправителю или грузополучателю, независимо от того, в каком объеме, полном или частичном, был не сохранен перевозимый груз. Нормы УЖТ объем провозной платы, подлежащей возврату, ставят в зависимость от количества утраченного, недостающего, поврежденного или испорченного груза. Статья 796 ГК РФ, и в частности п. 3 этой статьи, не содержит указаний и отсылок на возможность применения иного порядка. Следовательно, в данном случае необходимо руководствоваться нормами ГК, а не положениями ст. 96 УЖТ, касающиеся указанного случая [4].

При осуществлении перевозки автомобильным транспортом перевозчик возвращает грузоотправителю или грузополучателю провозную плату, полученную за перевозку утраченного, недостающего, поврежденного (испорченного) груза, если эта провозная плата не входит в стоимость груза [66, ст. 34].

Рассматривая исковое ООО «Логистика для Бизнеса» (истец) к индивидуальному предпринимателю (ИП) Осину М.А. (ответчик), Арбитражный суд Нижегородской области взыскал с ответчика стоимость поврежденного груза в размере 43 413.15 руб. и затраты за доставку поврежденного груза в размере 3384.95 руб. [54]. Между ООО «Логистика для Бизнеса» и ИП Осиним М.А. был заключен договор на перевозку крыш из г. Томилино в г. Ульяновск. Согласно положениям договора ответчик взял на себя обещание принять груз к перевозке, проверить целостность упаковки, проконтролировать погрузку и закрепить груз в транспортном средстве,

нести полную материальную ответственность за груз во время перевозки и сдать в пункте назначения без потерь, повреждений и порчи.

На складе грузополучателя в г. Ульяновске было обнаружено повреждение товара, что было подтверждено составленными коммерческим актом и актом об установлении расхождения по количеству и качеству при приемке материальных ценностей.

Факт повреждения груза и стоимость поврежденного груза предпринимателем не оспариваются.

В адрес предпринимателя была направлена претензия. В добровольном порядке требования истца не были удовлетворены, что и послужило обращением с иском в суд.

В ходе судебного разбирательства была доказана вина ответчика и определена сумма для взыскания в пользу истца.

Условия, при которых возникает ответственность перевозчика при несохранности груза, аналогичны условиям наступления гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств. К этим условиям относятся: неправомерное поведение (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств); наличие причинной связи между фактом неисполнения обязательства по перевозке и ущербом, когда ответственность выражается в возмещении убытков; наличие самих убытков; вина перевозчика. Если хотя бы одно из этих условий отсутствует, то привлечь к ответственности перевозчика за необеспечение сохранности груза невозможно.

Бремя доказывания зависимости возникновения убытков при необеспечении сохранности перевозки груза лежит на отправителе или получателе груза. Перевозчику, в свою очередь, необходимо обосновать свою невиновность.

Перевозочные обязательства считаются исполненными при доставке и выдаче груза получателю. От качества исполнения этих договорных обязательств они или прекращаются исполнением, или изменяют свое

содержание, в результате чего перевозчик должен возместить ущерб. И закономерно, что регламент выдачи груза перевозчиком и прием его получателем детально упорядочены в транспортных уставах и кодексах, т. к. имеет существенное юридическое значение.

Строгое выполнение порядка оформления приема груза у отправителя и выдачи груза получателю имеет принципиальное значение при установлении обстоятельств, приведших к недостатке, порче или повреждению груза в процессе перевозки. При неисполнении обязательных правил иногда невозможно определить виновника повреждения или утраты груза.

Ответственность перевозчика за сохранность груза заканчивается тогда, когда выдача груза считается совершенной. И этот момент фиксируется в пункте выдачи груза тем, кто его выгружает. При автомобильных перевозках выдача груза в контейнере производится на складе грузополучателя, где и оформляются все необходимые документы.

На железной дороге при поступлении грузов в вагонах на подъездной путь грузополучателя выдача груза завершается в момент передачи этого вагона приемосдатчиком грузополучателю и его росписи в приемке.

Обязанностью грузополучателя является прием поступившего в его адрес груза. Но получатель может и отказаться от принятия груза, если в результате повреждения или порчи качество изменилось настолько, что невозможно использовать этот груз полностью или частично [67, ст. 36].

Допустимость использования груза по назначению при несохранной перевозке определяется экспертом в законодательно порядке. Если эксперт определит, что ремонт груза возможен, то получатель должен его забрать, а перевозчик обязан компенсировать все расходы, затраченные на ремонт. В спорных случаях обоснованность отказа грузополучателя принять груз решается арбитражным судом после основательного изучения подробности дела и заключения экспертизы.

Последовательность выдачи груза зависит от места его выдачи, от того, было ли транспортное средство, доставляемое груз, с внешними признаками повреждения или нет и т.д.

На железнодорожном транспорте перевозчик не несет ответственность за утрату, повреждение или недостачу груза, если:

- груз прибыл в исправном вагоне или контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем;
- недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с его перевозкой в открытом железнодорожном подвижном составе;
- перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя;
- «утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной, заявлении на отправку груза;
- груз прибыл в исправных таре или упаковке» [67, ст. 118].

В место назначения транспорт, перевозимый груз, может прибыть с техническими повреждениями, в результате чего возник доступ к грузу или его повреждению, с неисправными запорно-пломбировочными устройствами, сорванными пломбами. В данном случае перевозчик должен вскрыть транспортное средство по требованию получателя и с его участием или по своей инициативе, проверить количество мест, вес и состояние груза и при необходимости составить коммерческий акт либо акт установленной формы. Правила составления данных актов при железнодорожных перевозках определены в ст. 119 УЖТ [67].

В коммерческом акте указывают обстоятельства, на основании которых на перевозчика может быть возложена ответственность за необеспечение сохранности груза. К ним относятся:

- несоответствие наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в перевозочном документе;
- повреждение и порча груза, вероятные причины повреждения;
- наличие груза без документов и перевозочных документов без груза;
- возвращение перевозчику груза, похищенного из транспортного средства.

Составляется коммерческий акт:

- при выгрузке грузов в местах общего пользования – в день выгрузки, в необходимых 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 [67, ст. 119].

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

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

Коммерческий акт, как и любой другой, включает точное и подробное описание состояния груза и тех обстоятельств, при которых обнаружена его несохранность, данные о том, правильно ли были погружены, размещены и закреплены грузы, а также имелась ли защитная маркировка на грузах, перевозимых в открытом подвижном составе.

В тексте коммерческого акта недопустимы заключения о причинах несохранности груза или виновности грузоотправителя либо перевозчика. При заполнении акта на вопросы даются точные ответы, без прочерков. Если

с нарушениями были проведены погрузка, размещение или крепление груза, то эти обстоятельства также должны быть отмечены в акте.

Участники составления коммерческого акта несут ответственность за указание неподтвержденных и недостоверных данных в документе согласно законодательству РФ. Визируют акт грузополучатель, если он принимает участие в осмотре груза, и представитель перевозчика. Участники оформления акта не имеют права отказываться от его подписания. При наличии разногласий по тексту акта представители сторон могут изложить свои взгляды [67, ст. 119].

При прибытии груза в место назначения испорченным или поврежденным оформляется акт экспертизы. Экспертизу инициирует перевозчик или грузополучатель с непременным присутствием представителя перевозчика, т.к. экспертиза без участия перевозчика или грузополучателя при поступлении груза в поврежденном состоянии недействительна. В коммерческом акте отмечается факт проведения экспертизы.

Другие обстоятельства при осуществлении перевозки груза, не требующие составления коммерческого акта, оформляются актами общей формы в порядке, установленном для соответствующего вида транспорта.

Так, решением Арбитражного суда Саратовской области от 31 января 2020 года по делу № А57-15949/2019 был удовлетворен иск ОАО «Сады Придонья» к ОАО «РЖД» о взыскании убытков, причиненного в результате повреждения груза [52].

При погрузке отправителем были выполнены все требования для обеспечения сохранности груза при транспортировании по грузоподъемности, вместимости, транспортной защиты и безопасности движения поезда, что подтверждено в транспортной железнодорожной накладной. Перевозчиком был принят к перевозке контейнер с исправными запорно-пломбировочными устройствами, это подтверждено соответствующими отметками и печатью в железнодорожной накладной.

При переформировании состава и пересортировке вагонов контейнер отцепили и спустили с горки без маневренного локомотива. В результате соударения вагонов произошло повреждение запорно-пломбировочных устройств и груза. По акту общей формы на перегрузочной станции на контейнер было наложено новое запорно-пломбировочное устройство. В результате на станцию назначения груз прибыл в неисправном переопломбированном контейнере, что подтверждает вскрытие контейнера. Коммерческим актом было установлено, что из контейнера выгружено 1333 коробки, из которых 1187 коробки были без претензий по качеству, остальные были вскрыты, с вмятинами, порваны или утеряны. Сумма причиненных убытков обоснована расчетом убытков по составленному коммерческому акту и актом об утилизации товара. Ответственность за повреждение и недостачу принятого для перевозки груза лежит на перевозчике – ОАО «РЖД».

При анализе судебной практики можно выделить некоторые общие ошибки при составлении коммерческого акта, такие как отступление от формы акта и отсутствие необходимых реквизитов; недостаточное содержание акта, наличие только общих формулировок; несоблюдение процессуального характера, несоблюдение уведомительного порядка составления акта. Например, в решении Арбитражного суда Новосибирской области по делу № А45-38127/2019 от 2 марта 2020 г. не приняты представленные в качестве доказательств акты общей формы на основании того, что они «подписаны в одностороннем порядке, для их составления не привлечено конкретное лицо, ... истец своевременно не извещал о составлении актов общей формы и их направлению ответчику» [53].

Существует регламент предъявления требования к перевозчику при неисполнении требований к сохранности груза.

Положениями ГК РФ определено, что до предъявления к перевозчику иска необходимо предъявить ему претензию в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Иск к перевозчику

предъявляется грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок [11, ст. 797]. Исковая давность в транспортном законодательстве отсчитывается по-разному. При автомобильных перевозках срок исковой давности составляет один год и привязан ко дню признания багажа утраченным или поврежденным или дню выдачи багажа [66, ст. 42]. При перевозках на железнодорожном транспорте иски предъявляются в течение года со дня наступления событий, послуживших для предъявления претензий [67, ст. 125]. То есть с проявления самого юридического факта, а не момента, когда о нем узнали. В результате, в данном случае срок исковой давности является немного сокращенным.

В случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза при транспортных перевозках право на претензию имеют отправитель или получатель груза. Претензия составляется в письменной форме с указанием всех реквизитов сторон договора перевозки груза. В ней указываются договорные положения и пункты, нарушенные перевозчиком, а также последствия этих нарушений. В заключении необходимо четко и подробно сформулировать требования по возмещению ущерба и указать размер понесенных убытков. К претензии должны прилагаться: оригинал транспортного перевозочного документа со всеми отметками; расчет размера убытков; перечень груза; коммерческий акт; акт приемки или акт экспертизы, удостоверяющие причину ущерба и его размер; документы о проведении ремонта или замены испорченного груза и при необходимости справку из органов внутренних дел.

При пренебрежении правилами направления претензии перевозчику или при недостаточности прилагаемых документов, определенных транспортными уставами и кодексами, возможно оставление иска без движения арбитражным судом согласно ст. 128 Арбитражного процессуального кодекса [1].

В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления его с нарушением грузополучатель имеет право до вывоза груза со станции подать об этом письменное заявление перевозчику на железнодорожном транспорте о неправомерности такого отказа или об иных нарушениях. Перевозчик 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 продуктов в течение одного дня, в отношении других грузов – в течение трех дней со дня получения заявления [67, ст. 119].

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, предоставление которых необходимо при предъявлении претензии, грузополучателем вместо коммерческого акта представляется документ, которым отказ в составлении коммерческого акта был обжалован [67, ст. 119]. Наличие акта приемки продукции и доказательств об обжаловании отказа перевозчика составить коммерческий акт дает основание для предъявления претензии и иска к перевозчику и грузоотправителю.

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

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

Доставка перевозимого груза в полной сохранности в пункт назначения является одной из основных обязанностей любых транспортных организаций. Проанализировав условия ответственности перевозчика, можно выделить две группы обстоятельств, исключаящих ответственность

перевозчика за несохранность груза. К первой из них относится презумпция вины перевозчика, согласно которой перевозчик должен доказать отсутствие своей вины в несохранности груза [66, ст. 34]. Во второй группе рассматривается презумпция невиновности перевозчика, согласно которой доказывать вину перевозчика должны грузоотправитель или грузополучатель [66, ст. 36]. И это противоречит положениям ГК РФ, согласно которым отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство [10, ст. 401]. Поэтому на практике возникают проблемы, связанные с доказыванием вины перевозчика за несохранность груза.

Необходимо учитывать то, что известные перевозчики – монополисты, и вся перевозка осуществляется без контроля грузоотправителя [63, ст. 4]. Настоящая судебная практика руководствуется тем, что, если профессиональный грузоперевозчик, осуществляя предпринимательскую деятельность, не исполнил или исполнил ненадлежащим образом свои обязательства, то он несет гражданско-правовую ответственность независимо от присутствия или неимения вины и освобождается от нее только при наличии фактов, которые не мог устранить или предотвратить [37].

Характерной особенностью ответственности перевозчика в транспортных отношениях при утрате, недостаче или повреждении перевозимого груза является то, что ответственность перевозчика имеет ограниченный характер, т.к. возмещению подлежит реальный ущерб (стоимость груза или багажа или его части) без упущенной выгоды.

Например, в США ответственность за возмещение любого ущерба лежит на перевозчике, как указано в Поправке Кармака (Carmack Amendment), которая является законом. Водители грузовиков несут ответственность за полную стоимость груза. Грузоотправитель не должен доказывать небрежность перевозчика при доставке груза, значение имеет только факт повреждения груза. Обязанностью отправителя является то, что он должен убедиться, что груз при поднятии на транспорт перевозчика был в хорошем состоянии и поврежден после его получения и что сумма ущерба

может быть определена количественно. Грузоперевозчик несет полную ответственность за ущерб, независимо от того, как он был нанесен. От ответственности перевозчик освобождается только при особых обстоятельствах [72].

3.2 Ответственность перевозчика при просрочке доставки груза

Кроме обеспечения сохранности перевозимого груза к нарушениям, за которые несет ответственность перевозчик, относится и срыв срока доставки.

В место назначения перевозчик обязан доставить груз в установленный срок, но вправе сделать это и досрочно, увеличив скорость передвижения и обеспечив при этом целостность груза.

Устанавливается срок доставки в нормативном порядке – правилами перевозок. Срок, в течение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения, определяется временем нахождения груза в пути, которое рассчитывается из расстояния перевозки и суточного транспортного пробега, временем на выполнение работы по организации отправки груза и временем выдачи груза получателю. Единство этих составляющих составляет срок доставки груза от места отправления к месту назначения. Неисполнением обязанности перевозчика при доставке груза в определенный срок является нарушением единого срока.

Как в России, так и в Европе существуют временные нормы управления автомобильным транспортным средством, предназначенные для повышения эффективности труда водителей и их безопасности. При этом необходимо оптимизировать погрузочно-разгрузочные работы для минимизации общих сроков доставки [69].

При выборе условий перевозки скоропортящихся продуктов различают расчетный срок доставки и срок годности груза. Расчетный – это максимальный срок, в течение которого возможна перевозка конкретного груза без ущерба его качества при обеспечении необходимых условий [42].

Срок годности (транспортабельности) устанавливается грузоотправителем в зависимости от состояния груза при погрузке, его особых свойств и условий перевозки и указывается в документе о качестве.

Указанием данного срока в документах о качестве отправитель гарантирует сохранность груза во время перевозки при соблюдении всех условий, т. е. срок транспортабельности надо рассматривать как гарантийный. Порча груза при нарушении срока доставки в границах его транспортабельности обуславливается двумя факторами: ошибочное определение срока транспортабельности отправителем, в этом случае перевозчик не отвечает за его порчу, и транспортная компания нарушила режим и условия перевозки, в данном случае она несет всю ответственность. В обоих случаях необходимо определить причинную связь между порчей груза и совершенной просрочкой.

Иски о взыскании пени с перевозчиков за срыв срока доставки груза занимают немалое место в судебной практике. Например, акционерное общество «РН-Транс» (истец) неоднократно обращалось с исками к ОАО «РЖД» (ответчик), о взыскании пени за просрочку доставки грузов [48], [49]. Согласно материалам дел, ОАО «РЖД» регулярно заключало с истцом договоры перевозки грузов. Но согласно датам, указанным в транспортных железнодорожных накладных, на станцию назначения вагоны с грузом прибывали с опозданием. Дата прибытия указывалась календарным штампелем в графе «Прибытие на станцию назначения». В процессе перевозки грузов акты оформляли и утверждали только представители ответчика, в актах нет подписей и отметок об отказе подписывать данный документ представителем грузополучателя. Уведомления о задержке в пути вагонов грузополучателем получены не были. Ответчик не предупреждал истца о задержке вагонов с грузом на промежуточных станциях, о дате и времени отправления задержанных вагонов на станцию назначения.

Меры ответственности за нарушение сроков доставки грузов установлены в ст. 97 УЖТ, в том числе за просрочку доставки грузов [67,

ст. 97]. Перевозчик должен уплатить пени, размер которых на данный момент времени (25 декабря 2017 г.) составляли девять процентов за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных ч. 1 ст. 29 УЖТ обстоятельств.

Обязательства участников договора должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона [10, ст. 309]. Односторонний отказ от их исполнения допускается только в случаях, предусмотренных законодательно [10, ст. 310].

Суд на основании представленных в материалах дела накладных установил, что со стороны ответчика имеет место просрочка в доставке грузов, и истец правомерно начислил ответчику пени.

В досудебном порядке претензия истца ответчиком не была удовлетворена, причины задержки вагонов не объяснены. Суд пришел к выводу, что требование истца о взыскании пени обоснованы и подтверждены представленными документами.

ОАО «РЖД» заявило о снижении неустойки по статье 333 ГК РФ [10].

В ст. 333 ГК РФ установлено право суда уменьшить неустойку, если она несоразмерна последствиям нарушения обязательства. На основании данной статьи размер пени был снижен [29, с.80].

Аналогичными делами, рассмотренными арбитражным судом, являются дела о взыскании пени с ОАО «РЖД» по иску АО «РН-Транс» № А40-81448/2018 от 18 декабря 2018 г., постановление Арбитражного суда Москвы от 06.01.2019 года по иску АО «РН-Транс» к ОАО «РЖД» и др. [35]. В этих судебных делах нарушение сроков доставки груза произошло в результате задержки вагонов на промежуточных станциях.

В деле № А14-171/2020 от 29 апреля 2020 г, рассматриваемом арбитражным суд Воронежской области по иску акционерного общества «Минудобрения» к ОАО «РЖД» (ответчик) в лице Юго-Восточной железной дороги о взыскании пени за задержку подачи вагонов на

железнодорожный путь необщего пользования под разгрузку, просрочка доставки грузов произошла из-за несогласованности технологического процесса разгрузки вагонов [57].

Согласно положениям заключенного договора перевозчик должен уплатить штраф за задержку как подачи вагонов на железнодорожный путь, так и уборки вагонов с железнодорожного пути владельца.

Как следует из материалов дела, вагоны с грузом были поданы на пути необщего пользования грузополучателя ответчиком с нарушением установленного договором срока. За просрочку подачи вагонов истцом был начислен штраф и предъявлена ответчику претензия об его уплате. Но ответчик штраф не оплатил, истец обратился в арбитражный суд с иском.

В соответствии с п. 2 ст. 100 УЖТ за задержку подачи вагонов под выгрузку грузов по вине перевозчика, а также за задержку уборки вагонов с мест выгрузки перевозчик уплачивает грузоотправителю или грузополучателю штраф в размере 0,2 размера минимального размера оплаты труда за каждый час задержки каждого вагона [67, ст. 100].

Ответчик, ссылаясь на нестабильность работы грузополучателя в период разгрузки в спорный период, возражал против удовлетворения заявленных требований, но не обосновал свои доводы. Из предоставленных в суд материалов следует, что простой вагонов составил от 4 до 19 суток.

Арбитражный суд вынес решение в пользу акционерного общества «Минудобрения».

На автомобильном транспорте перевозчик уплачивает грузополучателю штраф в размере девяти процентов за каждые сутки просрочки [66, ст. 34]. Общая сумма в данном случае не должна превышать размер провозной платы.

По решению арбитражного суда Ростовской области по делу № А53-15002/2019 с ИП Абрамова В.В. была взыскана неустойка за просрочку доставки груза [51]. Согласно материалам дела между обществом с ограниченной ответственностью «ТрансСервисКом» (истец) и ИП

Абрамовым В.В. (ответчик) был заключен договор о перевозке рыболовной шхуны по маршруту г. Артем – г. Феодосия в период с 14 января по 2 февраля 2019 г. Согласно транспортной накладной груз был погружен в транспортное средство 15 января 2019, но вовремя в место назначения не прибыл. Грузоперевозчик обязан проинформировать грузоотправителя и грузополучателя о задержке доставки груза [66, ст. 14]. Поэтому ответчик 21 февраля и 5 марта 2019 г. направил в адрес истца уведомления о задержке доставки груза с указанием его местонахождения. В пункт назначения транспортное средство с грузом прибыло 18 марта 2019 г., груз был получен 22 марта.

Истцом была начислена неустойка за 47 суток просрочки доставки груза. Просрочка доставки исчисляется с двадцати четырех часов суток, когда должен быть доставлен груз, если иное не установлено договором перевозки [66, ст. 34]. Размер начисленной неустойки был проверен судом и признан верным. По ходатайству ответчика и на основании ст. 333 ГК РФ штраф был уменьшен [10, ст. 333].

Для обеспечения единообразия правоприменительной практики по вопросам ответственности по договору перевозки большое значение имеют Постановления Пленумов Верховного Суда (ВС) РФ. В Постановлении от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» говорится, что при нарушении сроков доставки груза отправитель, как участник договора перевозки, должен претендовать на компенсацию убытков, «в размер которых в том числе могут быть включены суммы уплаченной грузоотправителем, являющимся продавцом по договору купли-продажи, договорной неустойки за просрочку доставки товара покупателю» [36]. В данном случае ВС занимает сторону грузовладельцев и грузоотправителей и считает, что перевозчик обязан возмещать косвенные убытки клиента, вызванные задержкой доставки груза. Несоблюдение сроков предполагает

имущественную ответственность в виде штрафа, размер которого зависит от длительности просрочки.

Доставка груза в сроки, оговоренные участниками перевозки, является одним из основных положений договора. Эти сроки напрямую влияют на надлежащее исполнение договорных обязанностей как перевозчиками, так и отправителями и получателями груза.

3.3 Ответственность при нарушении перевозчиком других обязательств по договору перевозки

В результате срыва погрузки не осуществляется перемещение груза, предусмотренное договором перевозки. Доставка груза может быть нарушена в случае его невывоза по вине грузоперевозчика, в результате непредоставления или несвоевременного предоставления под погрузку транспортного средства, предусмотренного договором перевозки. В Гражданском кодексе определена ответственность перевозчика за неподачу транспортного средств, конкретные наказания за эти правонарушения установлены в транспортных уставах [11, ст. 794].

Обязательства по подаче транспортных средств будут считаться исполненными, если транспорт пригоден для грузовой перевозки и соответствует по назначению, грузоподъемности и типу, определенными договором перевозки.

На железнодорожном транспорте перевозчик несет ответственность за неподачу под погрузку вагонов и контейнеров в количестве и в срок, предусмотренные заявкой. Задержка вагонов по вине перевозчика влечет за собой штраф в пользу грузоотправителя или грузополучателя - 0,2 % минимального размера оплаты труда за каждый час задержки вагона. Опоздание подачи вагонов менее чем на 15 минут задержкой не считается. Задержка вагонов от 15 минут до одного часа принимается за полный час [67, ст. 100].

При автомобильных перевозках невывоз груза из пункта назначения по вине перевозчика предусматривает штраф грузоотправителю в размере 20 % платы, установленной за перевозку. Задержка подачи автомобильного транспортного средства со стороны перевозчика в место погрузки более чем на 2 часа от времени, определенного в согласованной заявке, является опозданием. И за каждый полный час просрочки перевозчик уплачивает отправителю груза штраф согласно договору перевозки. Если в договоре данное положение не определено, то законодательно установлены следующие размеры:

- 5% провозной платы при перевозках в городском или пригородном сообщении;
- 1% среднесуточной провозной платы при междугородных перевозках [66, ст. 34].

Арбитражный суд Новосибирской области вынес решение о взыскании штрафа с ООО «Абсолют Авто54» (ответчик) в пользу ИП Юрченко Е.А. (истец). По договору перевозки ответчик обязался перевезти груз по маршруту г. Хабаровск – г. Иркутск – г. Братск [55]. Но в назначенное время истец не предоставил транспорт под погрузку в связи с болезнью водителя. Поэтому вся перевозка была сорвана. Перевозчиком был составлен соответствующий акт с указанием всех необходимых сведений.

Истец в установленный договором срок не произвел погрузку и вывоз груза по причине болезни водителя, но замену водителя не осуществил, чем нарушил свои обязательства. Подтверждение болезни водителя перевозчик не предъявил ни суду, ни истцу и в установленном порядке не скорректировал сроки погрузки. Перевозчик освобождается от ответственности при стихийных, природных и военных действиях, при ограничении перевозки в определенных направлениях, при наличии непреодолимой силы. Болезнь водителя представляет собой коммерческий риск лица, осуществляющего предпринимательскую деятельность, и не является поводом для освобождения перевозчика от ответственности.

Если под погрузку подано непригодное для определенной перевозки транспортное средство, то это приравнивается к неподаче транспорта. При автомобильных перевозках отправитель вправе не осуществлять погрузку, если вес перевозимого груза превышает максимальную разрешенную массу, указанную в транспортных документах на предоставленный транспорт. Это является ненадлежащим исполнением обязательства со стороны перевозчика. В этом случае у перевозчика сохраняется обязанность предоставить отправителю по его требованию необходимое транспортное средство.

Неподача транспортного средства под погрузку и задержка исполнения перевозки могут быть осуществлены в результате неоплаты грузоотправителем предыдущих перевозок. Это является мерой оперативного воздействия на отправителя груза со стороны перевозчика, призывающей обеспечить выполнение грузоотправителем обязательств по уплате провозной платы и других платежей.

Гражданско-правовая законодательная база, транспортные кодексы и уставы, международные соглашения по перевозке груза устанавливают ответственность сторон по договору перевозки, детально определяют основания наступления этой ответственности. Но в действующем законодательстве существуют неточности и противоречия, и это требует некоторой коррекции правовых актов для устранения недочетов и исключения неоднозначности в толковании.

Заключение

В настоящее время высокая востребованность и необходимость грузовых перевозок различными видами транспорта не оспариваются. Глубокие изменения в развитии рыночных отношений привели к значительному реформированию положений гражданского и транспортного законодательства, определяющих договорные отношения в системе грузоперевозок. Правовое регулирование обязательств участников данных договоров осуществляется ГК РФ, УЖТ РФ, УАТиГНЭТ и иными нормативными актами.

В качестве обобщающего понятия договор перевозки можно рассматривать как совокупность договоренностей о платной перевозке грузов различными видами транспорта общего пользования. Одним из спорных моментов российского законодательства является определение природы этих договорных взаимоотношений. Некоторые ученые считают отправителя груза и его получателя одной стороной договора. И это определено гражданским законодательством, согласно положениям которого грузоотправитель может передавать часть своих требований к перевозчику при утрате груза или при повышении платежей. По другой теории грузополучатель представляется самостоятельной стороной договора, и у всех участников договора перевозки возникают свои особенные права и обязанности. И эта теория является наиболее правильной. В данном случае организацию перевозки можно разделить на два этапа. На первом этапе между отправителем груза и перевозчиком формируются правовые отношения по договору перевозки, на второй – обязательственные отношения между перевозчиком и грузополучателем. А основанием для обязательства предстает отправка груза в адрес получателя [28].

В процессе анализа основных положений договора перевозки грузов были определены некоторые недочеты в законодательстве.

Законодательная база по договору перевозки должна строго регламентировать нормы перевозки грузов, необходимо неукоснительно выполнять требования закона. Но существует большое количество примеров неисполнения договорных обязательств, куда не входят случаи, связанные с утратой или повреждением груза по причине обстоятельств непреодолимой силы. Необходимо предупреждать и пресекать такие нарушения, как предоставление технического средства, непригодного для конкретной перевозки, неисполнение обязанностей по различным платежам, нарушение предусмотренных договором перевозки сроков и др.

Одним из обязательных и существенных условий договора перевозки значится срок доставки груза. В ГК РФ не установлена ответственность перевозчика за нарушение сроков доставки, она предусмотрена только транспортными кодексами и уставом. Для единообразного толкования сроков доставки груза необходимо уточнить положения ст. 785 ГК РФ. Например, фразу об обязанности перевозчика о доставке груза в пункт назначения дополнить обозначением самого срока доставки согласно договору или транспортному законодательству.

Особенностью гражданско-правовой ответственности является ограниченный размер этой ответственности, и это является исключением из общего принципа – полного возмещения ущерба и вреда. В транспортных кодексах и уставе нет единого понимания терминов «вред», «ущерб», «убытки». В транспортных уставах перевозчик возмещает только реальный ущерб, т. е. несет ограниченную ответственность. Возможность взыскать с перевозчика упущенную выгоду законом не предусмотрена. Но перевозчик осуществляет предпринимательскую деятельность, и в соответствии с российским законодательством предприниматели отвечают по гражданско-правовым обязательствам в полном объеме. Восполнение реального ущерба заставит грузоперевозчика более полное осознавать ответственности за данное обязательство и защитит права и интересы других участников договора.

При любом повреждении груза в процессе перевозки требуется определить виновника случившегося, обстоятельства, приведшие к возникновению ущерба, и возместить ущерб пострадавшей стороне. Регулирование таких инцидентов, ответственность сторон по перевозкам определены ГК РФ, транспортными уставами и иными законами. Обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей удостоверяются различными актами [66, ст.38]. Но ни в одном из транспортных законов не закреплена точная форма коммерческого акта, что приводит к ненадлежащему оформлению необходимых документов и проблемам определения вины или невиновности участников договорных отношений в судах. Необходимо законодательно выработать точную структуру акта и порядок его оформления, перечень необходимых прилагаемых к нему документов и др. Упорядоченная форма акта будет способствовать возложению ответственности в судебном порядке на лицо, виновное в ненадлежащем исполнении своих обязанностей.

При перевозках на железнодорожном транспорте вагоны или контейнеры подаются под погрузку по заявке, которую грузоотправитель должен предоставить перевозчику в сроки, определенные законом. Перевозчик может отказать в приеме заявки и не согласовать её, но свой отказ он должен аргументировать. Перечень оснований для непринятия заявки определен транспортным законодательством. Но на практике нередки случаи необоснованного отказа в приеме или согласовании заявки. Законодательно установлены сроки согласования заявки, которые зачастую не соблюдаются. Ответственность за нарушение сроков согласования, неправомерного отказа в приеме и согласовании заявки законом не определена, но при отсутствии утвержденной заявки договор перевозки не может быть заключен.

Отказ в приеме и согласовании заявки может быть обжалован только в судебном порядке [67, ст.11]. Но, сопоставляя сроки рассмотрения дел в

судах и необходимость конкретной перевозки в определенное время, эта норма на практике практически не применяется. В этих случаях проявляется уверенность перевозчика в безнаказанном злоупотреблении своими правами и неправомерными действиями и уязвимость тех, кто пользуется услугами железнодорожного транспорта. Целесообразно предусмотреть в данной статье УЖТ штрафную ответственность перевозчика за просрочку заявки, поданной в соответствии с законом и затем неправомерно отклоненную.

Правовые основы договора перевозки грузов достаточно хорошо определены в теории гражданского права. Но существуют определенные проблемы. В транспортных уставах и кодексах неоднозначно регулируются одни и те же правоотношения. Существует большое количество нормативно-правовых актов, регулирующих положения договора перевозки грузов, повторяющих нормы законов, а иногда и противоречащие им. Например, для регулирования железнодорожных грузовых перевозок до настоящего времени действовало около 30 подзаконных нормативных актов. В октябре 2020 года утверждены новые Правила перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащие порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения, которые объединили шесть нормативных актов в единый документ.

Необходимо выработать единые нормы в системе правового регулирования договора перевозки грузов различными видами транспорта, привести в соответствие к реальности весь массив законодательных актов, соотнести с существующими задачами и проблемами нормативно-правовые акты, регламентирующие положения договора перевозки грузов.

Список используемой литературы и используемых источников

1. «Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации» от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ (ред. от 08.06.2020) // СЗ РФ, 2002, № 30, ст. 3012.
2. Актуальные проблемы грузоперевозок из-за COVID-19. Статья. [Электронный ресурс] URL: [http:// GruzConsult.ru](http://GruzConsult.ru) > articles/problem-covid19 (дата обращения 04.09.2020).
3. Бажина М.А. Некоторые аспекты документального оформления договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Транспортное право. – 2018. – № 3. – С. 3-7.
4. Бажина М.А. Основные направления реформирования законодательства о договоре перевозки грузов. // Пермский юридический альманах. Ежегодный научный журнал, ООО «Издательство «Статут», 2018.
5. Баскакова И.В., Самойленко С.С., Дюрикенова Е.Д. Договор об организации перевозки грузов. Транспортное право и безопасность. – 2016. – № 3(27). – С. 15 – 23.
6. Вайпан В.А. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ. [Электронный ресурс] URL: [http:// libfox.ru](http://libfox.ru)> ...kommentariy-k-ustavu...federatsii.html.
7. Васильев А.В. Договор перевозки грузов (в том числе с использованием вагонов третьих лиц) по дореволюционному законодательству России. // Транспортное право и безопасность. – 2019. – № 4(32).
8. Витрянский В.В. Договор перевозки конкретного груза. // Приложение к номеру. «Хозяйство и право». – 2001. – № 7.
9. Гатиятуллин М.Х., Загидуллин Р.Р. Автомобильные перевозки: Учебное пособие. – Казань: Изд-во Казанск. гос. архитект.-строит. ун-ва, 2016. – 162 с.

10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 1) от 30.11.1994, № 51-ФЗ (ред. от 31.07.2020) // СЗ РФ, 1994, № 32, ст. 3301; 2018, № 32 (Часть II), ст. 5132.

11. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 2) от 26.01.1996, № 14-ФЗ (ред. от 27.12.2019, с изм. от 28.04.2020) // СЗ РФ, 1996, № 5, ст. 410; 2017, № 31 (Части I-II), ст. 4808.

12. Гражданское право: Учебник. В 2 т. / Под ред. Б.М. Гонгало. Т. 2. 2-е изд., перераб. И доп. М.: Статут, 2017. – 543 с.

13. Гражданское Уложение. Проект. [Электронный ресурс] URL:<http://lib1.usla.ru/texts2/280.pdf> (дата обращения 06.04.2020).

14. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. [Электронный ресурс] URL: <http://Consultant.ru>

15. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. М.: Юстицинформ, 2015.

16. Ермак А.Д. Правовая природа договора о подаче транспортных средств и предъявлении груза к перевозке железнодорожным транспортом. Транспортное право и безопасность. 2019. № 1(29).

17. Закон СССР от 08 декабря 1961 «Об утверждении Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик» (с изменениями и дополнениями) (прекратил действие), «Ведомости ВС СССР», 1961, № 50, ст. 525. [Электронный ресурс] URL:<http://Consultant.ru>

18. Заразина Л.В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки груза. // Вестник МФЮА. 2016. № 4. С. 185-189.

19. Ивакин В.Н. Гражданское право. 2016. [Электронный ресурс] URL:<http://studme.org/44501/parvo/transportnye...dogovory>

20. Иоффе О.С. Обязательственное право. М. 1975.

21. Карнушин В.Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества. // Транспортное право. 2016. № 1.

22. Колик А.В. Комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки в цепях поставок. М.: изд-во «Техполигрфцентр», 2018. 301 с.

23. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части первой (постатейный) // под ред. А.Н. Борисова, С.Л. Игнатова М.: Норма, 2016. 342 с.

24. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В. Крашенинникова. М.: Статут, 2016. 258 с.

25. «Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации» (постатейный) (под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндерса). «КОНТРАКТ» . 1998.

26. Кулаков В.В. Обязательство и осложнения его структуры в гражданском праве России: монография. Гос. образовательное учреждение высш. проф. образования, Каф. гражданского права. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Волтерс Клувер. 2010

27. Луценко П.А. Транспортное право: учеб пособие/ П.А. Луценко. Воронеж: ФГБОУ ВО Воронежский ГАУ. 2015. 139 с.

28. Мальцев В.А., Гриднева О.В. Проблемы заключения и исполнения договора перевозки грузов автомобильным транспортом. // Транспортное право и безопасность. 2016. № 12 (12).

29. Мухин К.О. Права и обязанности грузоперевозчика при железнодорожных перевозках. // Научный журнал «Студенческий». 2020. № 9 (95).

30. Накушнова Е.В. Актуальные вопросы правового регулирования ответственности перевозчика за несохранность груза или багажа. Гражданское право. 2017. № 6.

31. Обзор по отдельным вопросам судебной практики, связанный с применением законодательства и мер по противодействию распространения

на территории Российской Федерации новой коронавирусной инфекции (COVID-19) №2 (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 30 апреля 2020 г.) . [Электронный ресурс] URL: [http:// vsrf.ru> documents/ all/ 28882//](http://vsrf.ru/documents/all/28882/) (дата обращения 04.09.2020).

32. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки грузов и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017г.) [Электронный ресурс] URL: [http:// garant.ru> products/ ipo/prime/doc...](http://garant.ru/products/ipo/prime/doc...) (дата обращения 05.03.2020).

33. Общий Устав Российских железных дорог. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3-е. Т.5 (1885). СПб., 1887. № 3055. С. 310-332.

34. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 5 августа 2019 г. № Ф05-11791/2019 по делу № А40-302088/2018. [Электронный ресурс] URL: [https:// Consultant.ru>cons/cgi/online.cgi...base=AMS...328105](https://consultant.ru/cons/cgi/online.cgi...base=AMS...328105) (дата обращения 01.11.2019).

35. Постановление от 18 декабря 2018 г. по делу № А40-81448/2018. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru>Арбитражные суды>Поиск по документам> RyNjkmaeTjJD](https://sudact.ru/Арбитражные_суды/Поиск_по_документам/RyNjkmaeTjJD) (дата обращения 01.11.2019).

36. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции». [Электронный ресурс] URL: [http:// garant.ru> products/ ipo/ prime/ doc/ 71875332/](http://garant.ru/products/ipo/prime/doc/71875332/) (дата обращения 16.04.2020).

37. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 (ред. от 07.02.2017) «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств». [Электронный ресурс] URL: [http:// Consultant.ru> document/cons_doc_LAW_195783/](http://Consultant.ru/document/cons_doc_LAW_195783/) (дата обращения 04.07.2020).

38. Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 14.08.2020) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» // СЗ РФ, 25.04.2011, № 17, ст. 2407.

39. Постановление Правительства РФ от 25.07.2013 № 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» // СЗ РФ, 05.08.2013, № 31, ст. 4222.

40. Приказ Министерства транспорта РФ от 27 июля 2015 г. № 228 (ред. от 18.07.2017) «Об утверждении Правил приема перевозчиком заявок грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 14.12.2015 № 40075) // [Электронный ресурс] URL: <https://garant.ru/hotlaw/federal/677393/>.

41. Приказ Министерства транспорта РФ от 07 июля 2015 г. № 245 (ред. от 28.12.2017) «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 14.03.2016 № 41393) [Электронный ресурс] URL: <https://base.garant.ru/71351294/>.

42. Приказ Министерства транспорта РФ от 4 марта 2019 г. № 66 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов» (Зарегистрировано в Минюсте России 10.06.2019 № 54895). [Электронный ресурс] URL: <https://base.garant.ru/72265752/>.

43. Приказ Минтранса России от 27.07.2020 № 256 «Об утверждении Правил перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащие порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения» (Зарегистрировано в Минюсте России 16 октября 2020 г. № 60411),

[Электронный ресурс] URL: [https:// publication.pravo.gov.ru Document...0001202010160011](https://publication.pravo.gov.ru/Document...0001202010160011).

44. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 43 «Об утверждении Правил оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом», (действующий) [Электронный ресурс] URL: <https://base.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12131530> (дата обращения 24.05.2020).

45. Пугинский Б.И. Составные обязательства в гражданском праве // Вестник Московского университета. Серия 11 (Право). 2003. № 6.

46. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями). [Электронный ресурс] URL: <http://garant.ru/products/ipo/prime/doc/12042613>.

47. Решение от 14 января 2016 г. по делу № А45-22039/2015. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru Арбитражные суды > Поиск по документам > ЮFZJvklfc](https://sudact.ru/Арбитражные_суды/Поиск_по_документам/ЮFZJvklfc) (дата обращения 18.03.2020).

48. Решение от 15 декабря 2017 г. по делу № А40-139947/2017. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru Арбитражные суды > Поиск по документам > V3JGGlDeIZdT](https://sudact.ru/Арбитражные_суды/Поиск_по_документам/V3JGGlDeIZdT) (дата обращения 05.11.2019).

49. Решение от 25 декабря 2017 г. по делу № А40-121635/2017. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru Арбитражные суды > Поиск по документам > gQFhx2AW5SYa](https://sudact.ru/Арбитражные_суды/Поиск_по_документам/gQFhx2AW5SYa) (дата обращения 05.11.2019).

50. Решение от 10 октября 2019 г. по делу № А33-23975/2019. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru Арбитражные суды > Поиск по документам > FvQbJtyEJ](https://sudact.ru/Арбитражные_суды/Поиск_по_документам/FvQbJtyEJ) (дата обращения 22.04.2020).

51. Решение от 24 октября 2019 г. по делу № А53-15002/2019. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru Арбитражные суды > Поиск по документам > eadwMXQ](https://sudact.ru/Арбитражные_суды/Поиск_по_документам/eadwMXQ) (дата обращения 10.06.2020).

52. Решение от 31 января 2020 г. по делу № А57-15949/2019. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru](https://sudact.ru) Арбитражные суды Поиск по документам› бсfc1ieKqr (дата обращения 12.07.2020).

53. Решение от 2 марта 2020 г. по делу № А45-38127/2019. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru](https://sudact.ru) Арбитражные суды Поиск по документам› QSVnf8uB(дата обращения 12.07.2020).

54. Решение от 13 марта 2020 г. по делу № А43-29421/2019. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru](https://sudact.ru) Арбитражные суды Поиск по документам› 0tnw21As (дата обращения 14.05.2020).

55. Решение от 17 марта 2020 г. по делу № А45-44580/2019. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru](https://sudact.ru) Арбитражные суды Поиск по документам› рсхтJXPeu (дата обращения 24.05.2020).

56. Решение от 9 апреля 2020 г. по делу № А56-132359/2019. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru](https://sudact.ru) Арбитражные суды Поиск по документам› vYx7emob (дата обращения 24.05.2020).

57. Решение от 29 апреля 2020 г. по делу № А14-171/2020. [Электронный ресурс] URL: [https:// sudact.ru](https://sudact.ru) Арбитражные суды Поиск по документам› U18TsiOri (дата обращения 28.05.2020).

58. Свод Законов Российской Империи, т. X, гл. 3. \ КонсультантПлюс... [Электронный ресурс] URL: [http:// civil.consultant.ru](http://civil.consultant.ru) Свод Законов Российской Империи (дата обращения 04.04.2020).

59. Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах (утв. МПС РФ 27.05.2003 № ЦМ-943) (с изм. от 23.10.2017) [Электронный ресурс] URL: <https://sudact.ru>›законодательство›... i-krepleniia-gruzov-v/ (дата обращения 18.03.2020).

60. Транспортное право. Общая часть: учебник/ отв. ред. Н.А. Духно, А.И. Землин. – М.: Юридический институт МИИТа, 2017. – 259 с.

61. Указ Президента Российской Федерации от 02.04.2020 г. № 239 «О мерах по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Российской Федерации в связи с распространением

коронавирусной инфекции (COVID-19)». [Электронный ресурс] URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/45401>.

62. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 26.07.2019) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СЗ, 13.01.2003, № 2, ст. 169.

63. Федеральный закон от 17.08.95 № 147-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О естественных монополиях» // СЗ РФ, 1995, № 34, ст. 3426; 2017, № 31 (Части I-II), ст. 4828.

64. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // СЗ, 03.07.2003, № 27 (часть 1), ст. 2701.

65. Федеральный закон от 8 января 1998 г. № 2-ФЗ «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации». Утратил силу. // СЗ, 12.01.1998, № 2, ст. 218.

66. Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ (ред. от 18.03.2020) // СЗ РФ, 2007, № 46, ст. 5555; 2018, № 45, ст.6841.

67. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 08.06.2020) // СЗ, 2003, № 2, ст. 170; 2018, № 32 (часть I), ст. 5105.

68. Syntya Rigsby, partner, Foley & Lardner/ Legal tips for dealing wint Covid-19. April 27, 2020 // <https://www.insidelogistics.ca/topic/legal/page/2/> (дата обращения 18.09.2020).

69. Goel, Asvin. Legal Aspect in Road Transport Optimization in Europe. Febraury 24, 2018. Avaible in SSRN: // <https://ssrn.com/abstract=2996940> (дата обращения 15.09.2020).

70. Mayo, John W., Wilig, Robert D. Economic Founation for 21st Century Freight Rail Rate Regulatin, 11 Dec, 2018. Avaible in SSRN: // <https://ssrn.com/abstract=328611> (дата обращения 15.09.2020).

71. M. Schik. Logistics in time of the coronavirus: Supply chains under stress // DACHSER Intelligent Logistics 2020, № 2, p. 18-21 (дата обращения 15.09.2020).

72. Tracy Clayson. Learning Curve: Legal consideration for truckers and shippers. May 4, 2020 // [https:// www.insidelogistics.ca> products/](https://www.insidelogistics.ca/products/) (дата обращения 10.09.2020).