

КЫРГЫЗСКО-РОССИЙСКИЙ СЛАВЯНСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
Кафедра «Автомобильный транспорт»

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Методические указания и задания
к выполнению практических работ

Бишкек 2022

УДК 343.9

Рецензенты:

д.т.н., профессор **Советбеков Б.**

к.т.н., доцент **Алсеитов М.Т.**

Составители:

д.т.н., профессор **Д.В.Глазунов**

к.т.н., профессор **В.И.Глазунов**

Рекомендовано к изданию кафедрой
«Автомобильный транспорт» КРСУ

Транспортное право: Методические указания и задания к выполнению
практических работ / Д.В.Глазунов, В.И.Глазунов.

- Бишкек: издательство КРСУ, 2022

Содержит краткие теоретические сведения по предмету «Транспортное право» и варианты заданий для закрепления теоретического материала.

Настоящие методические указания облегчают изучение дисциплины и способствуют углубленному восприятию основ Транспортного права. Большое внимание уделено развитию правовых отношений при перевозке грузов и пассажиров на автомобильном транспорте.

Предназначены для студентов дневного и заочного обучения, изучающих дисциплину «Транспортное право» по направлениям бакалавриата Технология транспортных процессов и Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов.

ВВЕДЕНИЕ

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

Транспортное право - крупная отрасль законодательства, совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их клиентурой, а также между самими предприятиями как одного, так и разных видов транспорта. Т.п. включает в себя такие самостоятельные отрасли законодательства, как воздушное право, морское право.

В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства в нашей стране осуществляется несколько своеобразно. Гражданский кодекс определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения должны обязательно учитываться действующим транспортным законодательством, независимо от того, включены они в транспортные кодексы и уставы или нет.

В то же время сохраняют силу кодификационные акты транспортного законодательства, принятые в период существования СССР, например Устав автомобильного транспорта (1969 г., далее - УАТ). Он применяется в части, не противоречащей положениям гл. 40 Гражданского кодекса Кыргызской Республики, действующему законодательству, и будет иметь силу до принятия нового устава. Вместе с ними продолжают действовать нормативные акты, изданные в их развитие, - Правила перевозок грузов, пассажиров, инструктивные указания Государственного арбитража СССР по вопросам, имеющим отношение к транспорту.

Вместе с тем хотелось бы обратить внимание на одно обстоятельство, которое имеет существенное значение при изучении транспортного права и транспортного законодательства. Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензий и т.д., продолжают оставаться неизменными уже многие годы.

ПОНЯТИЕ И ПРЕДМЕТ «ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО»

В условиях перехода к рыночной экономике отношения, связанные с транспортом, приобретают важное значение. Отличительная особенность транспорта как отрасли материального производства заключается в том, что он не создает новых материальных ценностей и потому не увеличивает богатства общества. Его продукция - деятельность по территориальному перемещению грузов или людей. Транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. От регулярной, четкой работы транспортных предприятий, своевременной перевозки грузов и пассажиров зависит ритмичная работа промышленности, торговли и т.д. Для определения предмета транспортного права необходимо выявить специфический признак отношений, регулируемых этим правом.

Транспортное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их многочисленной клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными предприятиями как одного, так и разных видов транспорта. В разное время некоторые авторы публикаций предлагали признать самостоятельными отраслями права все транспортное право или его отдельные части. Так, например, в отношении воздушных перевозок был сделан вывод о необходимости признать воздушное право уже на современном уровне его развития самостоятельной отраслью права. Представители морского транспорта в более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании.

Общепринято разграничивать отрасли права по предмету и методу правового регулирования. Как справедливо отмечает О.С. Иоффе, всякая отрасль права характеризуется двумя моментами: во-первых, определенным предметом регулирования, т.е. теми общественными отношениями, которые ею формируются, закрепляются и охраняются, и во-вторых, определенным методом регулирования, т.е. тем специфическим способом, при помощи которого законодатель на основе данной совокупности юридических норм обеспечивает нужное ему поведение людей как участников правоотношений.

Совершенно очевидно, что предметом правового регулирования в отдельной отрасли права должен служить однородный круг общественных отношений. Однако нередко такие однородные общественные отношения (как, например, в транспортной деятельности) складываются и развиваются под

воздействием целого ряда других отраслей права: гражданского, административного, трудового и т.д. В таких случаях возникает необходимость в дополнительных мерах, позволяющих определить предмет данной отрасли права. В этом смысле наиболее важное значение имеет метод правового регулирования, под которым понимается юридическое средство воздействия, применяемое при правовом регулировании общественных отношений. Только единство предмета и метода регулирования является правильным классификационным признаком распределения норм права по отраслям. Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Однако такое сочетание само по себе не является достаточным основанием для выделения транспортного права в самостоятельную отрасль. Не может служить аргументом и наличие уставов и кодексов на транспорте, а также большое количество нормативного материала, регулирующего отношения на транспорте. Появление новой отрасли права возможно лишь там, где можно создать общие положения, отражающие общие принципы и методы регулирования для всех норм. Если это невозможно, то нельзя говорить о наличии самостоятельной отрасли права. Имущественные отношения, возникающие в связи с деятельностью транспортных предприятий, подчинены общим началам гражданского законодательства, а важнейший раздел транспортного права - договор перевозки представляет собой институт гражданского права. Транспортное право определяется предметом и методом, характерными в своем большинстве для гражданского, административного, трудового права, которые не отражают единых особенностей, характерных только для транспортного права. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, еще не созрели условия для появления новой отрасли права. Все сказанное выше позволяет сделать вывод, что транспортное право, а тем более его части не являются самостоятельными отраслями права. Транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права. Оно регулирует разные по характеру отношения, которые возникают в процессе взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей.

Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права - гражданского, административного, трудового, земельного и т.д. - состоит в регулировании деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны. Нормы транспортного права регулируют главным образом отношения между транспортными предприятиями и их клиентурой по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их

в учебных заведениях выделяется в специальный самостоятельный курс. В этих взаимоотношениях (перевозчика и клиентуры) имеется ряд моментов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. Сюда относятся, например, заключение долгосрочных договоров, подача транспортных средств, ответственность за невыполнение обязательств, тарифы, предъявление претензий и исков и т.д. Специальные части транспортного права - железнодорожное, внутренневодное, воздушное, морское и автомобильное право - касаются конкретных вопросов, регулирующих отношения на каждом виде транспорта с учетом его специфики, например оформление транспортных документов, порядок лицензирования транспортной деятельности и т.д.

ВИДЫ ТРАНСПОРТА. УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТОМ

Управление транспортом имеет своей задачей своевременно и качественно обеспечить дальнейшее развитие и совершенствование транспорта страны, связанного с жизнедеятельностью всех отраслей экономики, и на этой основе содействовать более полному удовлетворению материальных и культурных потребностей общества. Различают пять основных видов транспорта: железнодорожный, морской, воздушный, речной и автомобильный. Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте производится централизованно и относится к исключительной компетенции управления железной дороги.

Главными целями деятельности акционерного общества являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли. Для достижения целей, указанных в Уставе, оно вправе осуществлять следующие основные виды деятельности: оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с предоставлением этой инфраструктуры; выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования; перевозка пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе для государственных нужд, воинские и специальные железнодорожные перевозки; обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей обществу и т.д.

Основными структурными единицами ОАО являются филиалы и представительства, которые не являются юридическими лицами и наделяются имуществом, принадлежащим обществу. После государственной регистрации

ОАО все управления железных дорог являются его филиалами. Руководители филиалов назначаются президентом общества и действуют на основании выданных обществом доверенностей. Доверенности руководителям филиалов от имени общества выдает президент общества или лицо, исполняющее его обязанности.

Министерству путей сообщения предоставлено право издавать в пределах своей компетенции, в том числе совместно с другими федеральными органами исполнительной власти, приказы, указания, инструкции и другие нормативные правовые и иные акты, обязательные для исполнения всеми участниками перевозочного процесса независимо от ведомственной подчиненности и форм собственности.

Таким образом, в результате реформы на железнодорожном транспорте произошло изменение формы собственности - железнодорожный транспорт из федеральной собственности перешел в частную собственность. При этом предполагается сохранить некоторые функции Министерства путей сообщения, которые будут осуществляться при проведении государственной политики в области железнодорожного транспорта, исходя из требований экономики, обороноспособности и безопасности страны, потребностей населения; при разработке, утверждении и надзоре над исполнением нормативных документов; при лицензировании, сертификации и стандартизации на железнодорожном транспорте в пределах своих полномочий; при руководстве мобилизационной подготовкой и гражданской обороной; при регулировании в области перевозок для государственных нужд и социально значимых перевозок пассажиров и т.д. Морской, речной, автомобильный и воздушный транспорт входят в транспортный комплекс, управление которым осуществляет Министерство транспорта.

Управление морским, речным, автомобильным и воздушным транспортом осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации (государственной службой гражданской авиации, государственной службой морского флота, государственной службой речного флота, службой автомобильного и городского пассажирского транспорта).

Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с Положением о Министерстве разрабатывает проекты законодательных и иных нормативных актов, определяющих порядок функционирования транспортного комплекса, контролирует в пределах своей компетенции исполнение законодательных и иных нормативно-правовых актов, анализирует практику их применения в транспортном комплексе; согласовывает, утверждает в установленном порядке и издает обязательные для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе, правила, руководства, положения, стандарты, нормы, инструкции и другие нормативные акты, в том числе межведомственного характера, по

вопросам, отнесенным к его компетенции, и дает по ним разъяснения. В качестве основных структурных единиц выступают территориальные органы Министерства транспорта - федеральные государственные унитарные предприятия и федеральные государственные учреждения (порты, аэропорты, предприятия автомобильного транспорта и т.д.).

ПРАВОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ. ПОНЯТИЯ ПРАВООТНОШЕНИЯ

Право регулирует общественные отношения, в результате чего они приобретают правовую форму, т. е. становятся правовыми отношениями. Правильное понимание правовых отношений невозможно без уяснения того, что представляют собой общественные отношения. Общественные отношения - это связи между людьми, устанавливающиеся в процессе их совместной деятельности. Важнейшими из них являются экономические связи, ибо они образуют базис общества и определяют все иные общественные отношения. Субъектами общественных отношений могут быть социальные общности (народ, нация, коллектив и др.), организации (государственные, частные, общественные), отдельные лица. Место каждого субъекта в системе социальных связей обусловлено объективными закономерностями функционирования общественных отношений и активностью их участников.

Право выступает мощным организующим фактором, вносит особую определенность и устойчивость в соответствующую сферу общественной и государственной жизни. Категория "правоотношение" позволяет уяснить, каким образом право воздействует на поведение людей. В рамках правоотношений жизнедеятельность общества приобретает цивилизованный, стабильный и предсказуемый характер.

Правовое отношение - это возникающая на основе норм права общественная связь, участники которой имеют субъективные права и юридические обязанности, обеспеченные государством. Это центральное звено механизма правового регулирования, главный канал реализации права. Как разновидности общественных отношений правоотношению присущи следующие признаки.

1. Стороны правоотношения всегда обладают субъективными правами и несут обязанности. Содержание правоотношения формируется в результате волеизъявления его участников, действия юридических норм, а также в соответствии с решениями правоприменительных органов. Следует иметь в виду, что для возникновения и осуществления правоотношений совсем не обязательно одновременное наличие всех перечисленных оснований. Обычно правовое регулирование происходит без вмешательства правоприменителя. При отсутствии нормативно-правовой основы правовое отношение складывается при пробелах в законодательстве. Участники правоотношения

могут самостоятельно определять содержание взаимных прав и обязанностей, если их отношения регламентируются диспозитивными нормами. Правоотношение представляет собой двустороннюю связь. Это значит, что в любом правоотношении участвуют две стороны: управомоченная и обязанная. Например, по договору займа (ст. 807 ГК РФ) управомоченной стороной является займодавец, обязанной - заемщик. Правда, здесь необходимо сделать оговорку: чаще всего правоотношения имеют более сложную структуру, когда каждая из сторон является и управомоченной, и обязанной. Например, по договору купли-продажи (ст. 454 ГК РФ) продавец обязан передать покупателю купленную вещь и вправе требовать уплаты денег за нее, а покупатель обязан выплатить требуемую сумму и вправе получить купленную вещь.

2. Правовое отношение суть такое общественное отношение, в котором осуществление субъективного права и исполнение обязанности обеспечены возможностью государственного принуждения. В большинстве случаев осуществление субъективного права и исполнение обязанности имеют место без применения мер государственного принуждения. Если же в этом возникает необходимость, то заинтересованная сторона обращается в компетентный государственный орган, который, рассмотрев юридическое дело, выносит властное решение (акт применения права), где точно определяются субъективные права и обязанности сторон.

3. Правоотношение выступает в виде конкретной общественной связи, причем степень конкретизации может быть различной. Минимально конкретизируются правоотношения, которые возникают непосредственно из закона. В подобных случаях все адресаты юридической нормы имеют общие (одинаковые) права и свободы и несут равные обязанности независимо от каких-либо условий. Типичный пример - конституционные права и свободы. Рассматривая последние применительно к отдельному гражданину, мы переводим нормативные предписания в плоскость правоотношений. Каждый гражданин сам определяет, в какой мере он будет использовать имеющиеся у него в соответствии с конституцией возможности. Средняя степень конкретизации наблюдается, когда индивидуализирован не только субъект, но и объект правоотношения. Например, в правоотношении собственности определены собственник и вещь - объект собственности. Максимальная степень конкретизации наличествует в тех случаях, когда точно известно, какие именно действия должно совершить обязанное лицо в интересах управомоченного. Здесь индивидуально устанавливаются объект, обе стороны и содержание правовой связи между ними. Так, по договору подряда одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить по заданию другой стороны (заказчика) определенную работу и сдать ее результат заказчику, а заказчик обязуется принять результат работы и оплатить его.

Правоотношение обладает сложной по составу элементов структурой. В нее входят субъект, объект и содержание правоотношения.

Понятие «правоотношение» является одной из важнейших категорий общей теории права. Это связано с тем, что само правоотношение представляет собой такое звено правового механизма, в котором право смыкается с объектом своего регулирования — социальной сферой. В результате правовое отношение складывается как весьма сложное правовое образование.

К признакам правоотношения можно отнести следующие:

1. Правоотношение — это отношение общественное, то есть отношение между людьми. Не может быть правового отношения между человеком и вещью, человеком и животным (*даже если оно находится в собственности хозяина*). Правоотношения могут лишь возникать по поводу этих объектов.

2. Правоотношения существуют в неразрывной связи с юридическими нормами, которые выступают нормативной базой их возникновения (*а также изменения и прекращения*), а следовательно — одной из важнейших предпосылок существования правоотношений (*наряду с субъектами права и юридическими фактами*).

3. Участники правоотношения связаны взаимными юридическими правами и обязанностями, которые возникают у субъектов права при наступлении определенных юридических фактов.

4. В целом правоотношениям свойственно такое качество, как определенность, индивидуализированность. В правоотношении определены как его участники, так и четко очерчено их поведение. Индивидуализация может быть как двусторонней, когда поименно определены обе стороны (*обязательственные отношения в гражданском праве*), так и односторонней (*правоотношение собственности*).

5. Правовые отношения носят волевой характер. Во-первых, они связаны с государственной волей, выраженной в праве; во-вторых — с индивидуальной волей, поскольку правоотношения реализуются посредством сознания и воли его участников (*психологический механизм действия права*). Кроме того, значительная часть правоотношений возникает, изменяется и прекращается по воле его субъектов.

6. Правоотношения, будучи следствием выраженной в праве воли государства, им и охраняются.

С учетом названных качеств правоотношение можно определить как охраняемое государством волевое индивидуализированное общественное отношение, участники которого связаны взаимными юридическими правами и обязанностями.

В состав правоотношения в качестве элементов традиционно включают:

- а) субъектов (*участников*) правоотношения;
- б) субъективные юридические права и обязанности (*которые именуют также юридическим содержанием правоотношения*);
- в) фактическое правомерное поведение, которым реализуются права и обязанности (*его называют материальным содержанием правоотношения*);
- б) объекты правоотношения.

Правоотношения классифицируются по различным основаниям. По отраслевой принадлежности можно различать государственно-правовые, административно-правовые, гражданско-правовые и другие правоотношения.

В зависимости от их функционального назначения — регулятивные и охранительные. В свою очередь, среди регулятивных различают правоотношения активного типа (*возникают на основе обязывающих и управомочивающих норм и выражают динамическую функцию права*) и правоотношения пассивного типа (*возникают на основе запрещающих норм и выражают статическую, закрепляющую функцию права*).

По степени индивидуализации разграничивают относительные, в которых поименно определены все участники правоотношения, и абсолютные, в которых индивидуализирована лишь одна сторона — управомоченный (*например, правоотношение собственности*). В этом же ряду некоторые авторы (*проф. С. С. Алексеев, проф. Н. И. Матузов*) выделяют также общие (*или общерегулятивные*) правоотношения, в которых субъекты определены лишь типовыми признаками и которые опосредуют общее правовое положение субъектов, их правовой статус, правосубъектность и т. п.

В зависимости от принадлежности к той или иной стороне правовой системы правоотношения делят на материальные и процессуальные, частные и публичные.

Можно различать также простые и сложные правоотношения. Сложные правоотношения могут иметь в своем составе несколько участников с комплексом субъективных юридических прав и обязанностей. Самым элементарным (*простым*) будет выглядеть правовое отношение из двух субъектов, у одного из которых имеется юридическое право, а у другого — корреспондирующая юридическая обязанность.

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И ТРАНСПОРТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Транспортное право и транспортное законодательство - понятия, тесно связанные друг с другом, но не тождественные: если первое представляет собой совокупность норм права, то второе – это совокупность нормативных актов.

Систему нормативных актов, содержащих нормы, регулирующие транспортные отношения, называют транспортным законодательством.

Транспортному законодательству присущи определенные особенности, которые складывались как под воздействием объективных условий, так и в результате субъективных представлений законодателя о целесообразности принятия тех или иных решений в области правового регулирования деятельности транспорта. Вместе с тем, следует особо подчеркнуть, что транспортное законодательство Кыргызской Республики вообрало в себя все основные положения транспортного законодательства Союза ССР. Это касается определения договора перевозки груза и пассажиров, положений, связанных с ответственностью за неподачу транспортных средств, утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, регулирования отношений при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. При сравнении действующего транспортного законодательства Кыргызской Республики с ранее действующим законодательством Союза ССР наблюдается определенная преемственность основных положений, регулирующих отношения на транспорте. Это, безусловно, оказывает определенное влияние на изучение действующего транспортного законодательства.

Анализируя законодательство о транспорте, следует отметить следующие присущие ему особенности.

1. Транспортное законодательство является наиболее кодифицированным массивом в законодательстве. На всех видах транспорта приняты и действуют транспортные уставы и кодексы, регулирующие значительное количество отношений между перевозчиками и клиентурой, причем это законодательство постоянно совершенствуется, развивается динамично, с учетом развития экономики страны.

Уставом железных дорог 1935 года регламентировался еще более широкий круг вопросов. В нем имелся раздел, в котором подробно регулировались вопросы планирования перевозок грузов, уточнялось, какие документы могут быть представлены в качестве основания для предъявления претензии.

Наиболее подробно взаимоотношения перевозчика и грузоотправителей (грузополучателей) регулировались Уставом железных дорог 1954 года. В отличие от предыдущих уставов, он регулировал прямые смешанные перевозки грузов с участием других видов транспорта; специальный раздел был посвящен железнодорожным подъездным путям необщего пользования. Устав более четко и конкретно регулировал вопросы, которые не получили полного отражения в предыдущих уставах (он состоял из 228 статей).

Эта тенденция сохранилась и в Уставе железных дорог 1964 года, который четко регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) с железной дорогой. Устав включал в себя целый ряд вопросов, которых не было в ранее действующих уставах (например о порядке восполнения недогруза), в то же время объем его несколько сократился (он

состоял из 179 статей), что было достигнуто за счет более четких и конкретных формулировок.

Устав железных дорог 1998 года отразил в своем содержании переход государства к рыночной экономике. В Уставе, исходя из рыночных отношений, не предусматривается государственное планирование перевозок грузов. В нем установлено, что перевозки грузов по железным дорогам осуществляются в соответствии с заявками грузоотправителей, что, несомненно, свидетельствует о расширении их прав. В Устав включены диспозитивные нормы, дающие возможность железным дорогам и участникам железнодорожной перевозки решать вопросы по взаимной договоренности, что создает основу для развития равноправных партнерских отношений. В то же время основные положения, связанные с договором перевозки грузов и пассажиров, подачей транспортных средств, ответственностью за нарушение обязательств, и другие остались неизменными, что свидетельствует об определенной стабильности в отношениях, регулирующих железнодорожные перевозки.

Аналогичное развитие получило законодательство о воздушных, морских и речных перевозках. Уставы и кодексы, регулирующие эти перевозки, были приняты значительно позже, чем первые уставы железных дорог, и, естественно, учли опыт ранее разработанных документов.

Несколько своеобразно развивалось законодательство, регулирующее перевозки автомобильным транспортом. До 1969 года о них не было кодифицированного акта. Перевозка грузов и пассажиров регулировалась большим числом нормативных актов. В 1969 году был принят Устав автомобильного транспорта СССР.

2. В транспортном законодательстве отражается особенность договоров, заключаемых транспортными предприятиями с большим кругом клиентуры: это и ограниченная ответственность транспортных предприятий за нарушение договорных обязательств, и обязательное предъявление претензий к транспортным предприятиям и т.д.

3. На транспортное законодательство весьма ощутимо влияет законодательство в области международного транспорта, причем это влияние носит взаимный характер: в отдельных случаях внутреннее законодательство находит отражение в законодательстве, регулирующем международные перевозки. Особенно это влияние ощущается при анализе статей Воздушного кодекса и Кодекса торгового мореплавания.

Например, в области торгового мореплавания основным международным соглашением является Брюссельская конвенция 1924 года, протокол которой содержит специальную оговорку о том, что участники Конвенции могут ввести ее в действие, "либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией в форме, соответствующей этому законодательству".

Нормы транспортных конвенций подлежат обязательному применению в процессе функционирования международного транспорта, во взаимоотношениях стран, заключивших соответствующую конвенцию.

ТРАНСПОРТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО: ЕГО СИСТЕМА И СТРУКТУРА

В силу определенных причин в процессе своего становления и развития транспортное законодательство сложилось в более или менее четкую систему нормативных актов, сгруппированных по сферам деятельности (перевозки грузов железнодорожным, морским, речным, воздушным, автомобильным транспортом, перевозка пассажиров и т.д.).

Система транспортного законодательства может быть подразделена на горизонтальную и вертикальную структуры. В основе первой лежат горизонтальные связи между элементами системы транспортного законодательства, обычно производные от характера взаимосвязей между составными частями предмета регулирования. Для вертикальной же структуры транспортного законодательства характерна взаимосвязь законодательного материала по другому признаку - по вертикальным, иерархическим связям между его элементами, по отношениям субординации.

По своему содержанию акты, входящие в горизонтальную и вертикальную структуры системы транспортного законодательства, делятся на кодификационно-комплексные и простые. К кодификационно-комплексным актам относятся такие акты, которые имеют своим предметом разнородные общественные отношения, что предполагает использование двух или нескольких юридических методов. Примером таких актов являются транспортные уставы и кодексы.

Простыми являются такие акты, которые не противоречат кодификационным актам и могут лишь уточнять, дополнять и конкретизировать их. Например, такими актами на транспорте являются Правила перевозок грузов и пассажиров, действующие на каждом виде транспорта, которые уточняют и конкретизируют положения, закрепленные в транспортных уставах и кодексах.

В основе горизонтальной структуры транспортного законодательства лежит система законодательных актов, отличающихся большим разнообразием по содержанию и форме. Она регулирует вопросы, которые касаются всех видов транспорта (железнодорожного, речного, морского, воздушного, автомобильного). В эту систему входят законодательные акты самого высокого уровня: законы, указы Президента, постановления Кабинета Министров, а также акты об отдельных видах транспорта (железнодорожно-транспортное законодательство, внутренневодное транспортное законодательство, морское

транспортное законодательство, воздушно-транспортное законодательство, автомобильно-транспортное законодательство).

Систему указанных актов возглавляет Гражданский кодекс. В Гражданском кодексе регулируются положения, являющиеся общими для всех видов транспорта: понятие договора перевозки грузов и пассажиров; вопросы ответственности за утрату, порчу, недостачу и повреждение груза или багажа; порядок предъявления претензий и исков и т.д.

Особенностью этих актов является то, что в них регулируются положения, касающиеся всех видов транспорта.

В системе горизонтальной структуры транспортного законодательства следует выделить законодательство, которое регулирует непосредственно вопросы об отдельных видах транспорта. Оно состоит из актов об управлении транспортными министерствами и ведомствами, их компетенции, структуре. В нее входят также кодификационно-комплексные акты, содержащие не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права. К ним следует отнести все транспортные уставы и кодексы.

Вместе с тем следует иметь в виду, что Гражданский кодекс - отраслевой (гражданско-правовой) кодификационный акт, а Кодекс торгового мореплавания, Воздушный кодекс, Устав железных дорог - кодификационные акты комплексного характера, содержащие не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права.

В основе вертикальной структуры системы транспортного законодательства лежит иерархическое построение его нормативных актов.

Транспортное законодательство представляет собой единую взаимосвязанную подсистему гражданского законодательства. Ее составными элементами являются важнейшие акты, регулирующие транспортные отношения на всех видах транспорта. Во главе отдельных системных образований транспортного законодательства стоят крупные кодификационные акты. Это транспортные уставы и кодексы. Остальные акты, входящие в эту систему, регулируют более частные вопросы и находятся в иерархической зависимости от такого крупного акта, хотя и принимаются и утверждаются одним и тем же органом. Особенно четко это можно проследить при изучении иерархического строения системы актов, регулирующих отношения на железнодорожном, морском и воздушном транспорте.

Основным актом в системе законодательства на железнодорожном транспорте является Устав железных дорог, который регулирует отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров, ответственностью транспортной организации и клиентуры за нарушение транспортного законодательства. Вместе с тем следует отметить, что в Уставе урегулированы не все вопросы. И его дополняет целый ряд нормативных актов. Всего в настоящее время на железнодорожном транспорте действует целый ряд актов, которые регулируют

и развивают отношения, не вошедшие в Устав железных дорог или регулируемые им недостаточно полно.

Правила перевозки и другие нормативные акты, а также изменения и дополнения, вносимые в них в установленном порядке, публикуются в Сборниках правил перевозок и тарифов, которые издаются транспортными ведомствами.

Кодекс торгового мореплавания является основным актом, регулирующим отношения морского транспорта с клиентурой при перевозке грузов как в каботаже, так и в международных сообщениях, а также при перевозке пассажиров и багажа. Помимо указанного документа на морском транспорте действует целый ряд актов, которые посвящены урегулированию вопросов, не вошедших в Кодекс и требующих своего самостоятельного решения. Они, как правило, являются подзаконными актами.

Дальнейшая конкретизация положений, регулирующих перевозку грузов и пассажиров, производится Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, которые более детально, чем Кодекс торгового мореплавания и действующие в его развитие акты, регулируют вопросы перевозки грузов, пассажиров и багажа между портами. Общие правила регулируют вопросы организации перевозок грузов, перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты, перевозку в прямом смешанном сообщении с участием других видов транспорта, вопросы ответственности перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров на воздушном транспорте, является Воздушный кодекс. Помимо регулирования перевозок грузов и пассажиров внутри страны Воздушный кодекс регулирует также вопросы, связанные с международными воздушными перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты. Дальнейшее законодательное развитие отношений по перевозке грузов, пассажиров и багажа осуществляется актами более низкого уровня. Эти акты не противоречат Воздушному кодексу, развивают те положения, которые либо не получили достаточно четкого и полного урегулирования в Кодексе, либо не должны регулироваться Кодексом.

Таким образом, вертикальная структура системы нормативных актов на железнодорожном, морском и воздушном транспорте одинакова. Возглавляют эту систему кодексы (уставы), далее следуют, находясь с ними в отношениях внутренней субординации, акты, принятые высшим органом государственного управления, и, наконец, ведомственные акты, принятые транспортными министерствами, имеющие обязательный характер для соответствующих ведомств.

Вертикальную структуру системы законодательства, определяющую отношения на речном транспорте, возглавляет Устав внутреннего водного

транспорта, который регулирует весь комплекс отношений с клиентурой, связанных как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров.

Указанный Устав утвержден еще постановлением Совета Министров СССР. Помимо Устава внутреннего водного транспорта вопросам регулирования отношений при перевозке грузов речным транспортом посвящены несколько актов одного уровня с Уставом, дополняющих и конкретизирующих те положения, которые установлены Уставом

Особое место, как и в законодательстве других видов транспорта, в системе законодательства, регулирующего отношения на речном транспорте, занимают Правила перевозки грузов и Правила перевозок пассажиров и багажа.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров на автомобильном транспорте, является Устав автомобильного транспорта.

Естественно, не все вопросы, связанные с перевозками грузов и пассажиров, нашли должное отражение в Уставе автомобильного транспорта.

Целый ряд постановлений Правительства дополняют положения Устава. Дальнейшая конкретизация порядка перевозки грузов и пассажиров осуществляется Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом и Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Всего в настоящее время действует целый ряд законодательных актов, регулирующих помимо Устава перевозки грузов, пассажиров, багажа автомобильным транспортом.

Все сказанное позволяет нам сделать вывод, что под системой транспортного законодательства понимается построение нормативных актов в субординации, определяемой компетенцией издавших их органов, их содержанием и структурой. Структура транспортного законодательства является элементом системы транспортного законодательства, позволяющим наиболее полно раскрыть ее содержание.

Чем более совершенна структура и система транспортного законодательства, тем яснее его содержание и легче его применение.

ПОНЯТИЕ И ВИДЫ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ

В договоре перевозки грузов участвуют транспортная организация, которая осуществляет перевозку, и грузоотправитель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий провозную плату. Обычно грузоотправитель сдает груз транспортной организации, называя третьего участника транспортного процесса - грузополучателя, с которым он связан обязательством и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

Таким образом, договор перевозки груза можно определить как договор, в соответствии с которым одна, сторона – перевозчик - обязуется доставить

вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона - отправитель груза - обязуется уплатить за перевозку установленную плату. Из приведенного определения можно сделать вывод, что договор перевозки по своему характеру является возмездным и взаимным. Он является возмездным, так как за перевозку перевозчик получает вознаграждение, и взаимным, поскольку перевозчик обязан перевезти, груз и имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку сданного груза. Договор перевозки грузов считается заключенным с момента принятия перевозчиком груза и, следовательно, относится к числу реальных договоров. Вместе с тем в отдельных случаях этот договор может быть консенсуальным.

Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным.

В зависимости от того, каким транспортом перевозятся грузы, перевозки подразделяются на железнодорожные, морские, речные, воздушные и автомобильные. Такая классификация обусловлена тем, что отношения, связанные с перевозкой грузов, регулируются законодательством, которое применяется к соответствующему виду перевозки.

Различают перевозки, осуществляемые в местном, прямом и прямом смешанном сообщении.

Местными называются перевозки в пределах одного транспортного предприятия (железной дороги, парохозяйства и т.д.). Прямыми признаются перевозки, в выполнении которых по одному документу участвуют несколько предприятий одного вида транспорта.

Прямой смешанной перевозкой считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится различными предприятиями нескольких видов транспорта.

На морском транспорте различают перевозки в малом каботаже, в большом каботаже и в заграничном сообщении. Под малым каботажом понимают перевозку грузов между украинскими портами одного и тот же моря. К большому каботажу относятся перевозки груза, осуществляемые между украинскими портами разных морей, даже если судно при этом проходит-через иностранные воды. Перевозка из украинских портов в иностранные порты или обратно признается перевозкой в заграничном сообщении.

Воздушный кодекс не подразделяет перевозки на отдельные виды, однако содержит некоторые особые правила для международных перевозок.

На автомобильном транспорте перевозки подразделяются на городские, пригородные, междугородные и международные.

К городским перевозкам относятся перевозки в пределах черты города (другого населенного пункта), к пригородным - перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км. включительно; к междугородным - перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км., и к международным - перевозки за пределы или из-за пределов Украины с пересечением Государственной границы Украины. Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки грузов и пассажиров осуществляются перевозчиком на основании лицензии, выданной в порядке, установленном законодательством.

ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок.

Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах, в результате чего конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки.

С учетом особенностей перевозок грузов на различных видах транспорта документы, регулирующие организацию перевозки грузов, имеют различную правовую форму: при перевозках в прямом сообщении - это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов; при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении - ежесуточная заявка, недельный календарный план, месячный график подачи судов.

При выполнении обязательств по перевозке грузов с участием грузоотправителя и перевозчика важную роль играет заявка.

Заявка является важнейшим средством организации перевозки грузов; в ней конкретизируется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку. Заявка на перевозку грузов представляется в управление железной дороги с указанием объема перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, железным дорогам назначения и датам погрузки, а если перевозка грузов будет производиться в пределах железной дороги отправления - с распределением по родам грузов, железнодорожным станциям назначения и датам погрузки.

Аналогичный порядок установлен на речном транспорте, отличие состоит только в сроках подачи декадной заявки: заявка на этом виде транспорта подается за пять дней до наступления декады.

На автомобильном транспорте заявка представляется в обусловленные договором на перевозку грузов автомобильным транспортом сроки.

Случаи непредставления грузоотправителями заявок в срок, предусмотренный нормами транспортных уставов, должны рассматриваться как отказ от транспортных средств.

К такому отказу грузоотправитель обычно прибегает, если у него нет груза, который предназначен для перевозки, если он не может отправить груз по причинам, относящимся к грузополучателю (например, в связи с переводом грузополучателя в порядке применения договорных санкций на аккредитивную форму расчетов и невыставлением им аккредитива).

Подачей заявки грузоотправитель способствует выполнению перевозочного процесса. Заявка в этом случае является основанием для завязки грузоперевозочного процесса и окончательно уточняет и конкретизирует порядок выполнения перевозки грузов в данный период. Естественно, здесь можно говорить только об оперативно-регулирующих функциях заявки, с помощью которой происходит впоследствии заключение договора перевозки грузов.

Предъявление груза к перевозке и подача тоннажа на морском транспорте производится, как правило, в соответствии с месячным графиком подачи судов, согласованным с грузоотправителем. Если график подачи судов не был составлен, подача тоннажа и предъявление груза к перевозке производится в соответствии с направляемым перевозчиком отправителю уведомлением о дате подачи тоннажа, составляемым на основании соглашения сторон.

Другой правовой формой в транспортном законодательстве, с помощью которой регулируются взаимоотношения сторон в процессе организации перевозок грузов, является договор об организации перевозок грузов. Ранее подобные договоры применялись при взаимоотношениях грузоотправителей с транспортными предприятиями под разными наименованиями и регулировались в транспортных уставах (например, годовой договор на автомобильном транспорте, навигационный - на внутренневодном транспорте).

Следует отметить, что система длительных (долгосрочных) договоров получила широкое распространение на транспорте в начале тридцатых годов, когда рядом постановлений Правительства было предусмотрено заключение органами транспорта и их клиентурой прямых договоров на перевозку грузов (См. постановление СНК СССР от 25 декабря 1933 г. "О заключении договоров перевозки грузов на 1934 год"). Применение таких договоров в тот период и их роль на отдельных видах транспорта были несколько различны, но их заключение преследовало одну цель: урегулировать такие взаимоотношения сторон, которые, учитывая специфику отдельных видов транспорта, не получили достаточного нормативного разрешения, а также обеспечить выполнение плана перевозок. Поэтому там, где взаимоотношения сторон по

перевозок грузов детально регулировались в нормативном порядке (например, на железнодорожном транспорте), такие договоры не применялись.

Основная цель подобных договоров на различных видах транспорта - урегулировать в ходе перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовать выполнению перевозочного процесса на данный период. Благодаря заключению долгосрочного договора об организации перевозок обеспечивается четкая координация деятельности всех участников транспортного процесса: грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя.

В тоже время следует иметь в виду, что заключение долгосрочных договоров об организации перевозок не является обязательным для сторон. Стороны - перевозчик и грузовладелец - лишь при обоюдном согласии могут заключить подобный договор.

Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, при этом стороны сами определяют (в зависимости от объемов перевозки грузов), на какой срок они будут заключать такой договор. Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные транспортными кодексами и уставами. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный, взаимный характер.

ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

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

Следует отметить, что, несмотря на изменение экономической ситуации в стране и переход к рыночным отношениям, основные положения в транспортном законодательстве остаются неизменными (как, например, определение договора перевозки грузов) уже длительное время. В соответствии со Гражданского кодекса, по договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

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

Учитывая, что договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является разновидностью договора перевозки грузов, то его следует считать многосторонним договором, в котором все участники договора имеют права и

обязанности, причем волеизъявления участников договора перевозки совпадают по своему характеру и направлены на достижение единой цели - исполнение договора перевозки.

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

Из содержания Гражданского кодекса вытекает, что транспортная организация обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза получателю. Указанная обязанность возникает у перевозчика и при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, хотя здесь имеется определенная специфика, перевозка осуществляется не одним видом транспорта, а несколькими, и первоначальный перевозчик обязуется доставить груз получателю. При анализе договора на перевозку груза в прямом смешанном сообщении следует рассматривать два этапа перевозки.

На первом этапе начальный перевозчик, заключая договор перевозки в прямом смешанном сообщении, помимо обязанностей доставить груз в пункт назначения приобретает право выступать во взаимоотношениях с соперевозчиками как представитель грузоотправителя.

Это право находит свою реализацию на втором этапе перевозки, когда начальный перевозчик в силу полномочий, предоставленных ему законом (транспортными уставами, кодексами и т.д.) в отношении передачи груза, заключает от имени грузоотправителя (как его представитель) договор с соперевозчиком, передавая ему одновременно права и обязанности, которыми его наделил грузоотправитель, заключая договор перевозки, т.е. каждый последующий соперевозчик, вступая в обязательственные отношения с предшествующим перевозчиком, становится представителем грузоотправителя.

Закон, указывая на эту обязанность соперевозчиков, не конкретизирует форму, в какой может быть заключен договор перевозки соперевозчиком с начальным перевозчиком и грузоотправителем. И было бы неверно считать, что соперевозчики не находятся в договорных отношениях с отправителем. Моментом заключения договора между ними следует считать наложение календарного штампа и учинение подписи представителя другого перевозчика на передаточной ведомости и накладной.

Таким образом, перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении выступают перед клиентурой как единая транспортная организация

и находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем).

Вместе с тем здесь следует обратить внимание и на то обстоятельство, что, находясь в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем), соперевозчики одновременно находятся в договорных отношениях между собой.

Из вышеизложенного следует, что договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении представляет собой совокупность отдельных договоров, заключенных между соперевозчиками, которые выступают перед грузоотправителем как единая транспортная организация, находясь с ним в договорных отношениях.

ЭЛЕМЕНТЫ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН

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

Перевозчиком грузов может быть лишь коммерческая организация или физическое лицо-субъект предпринимательской деятельности без образования юридического лица (частный предприниматель), которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов. Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять как физические, так и юридические лица. Термины "перевозчик", "грузоотправитель", "грузополучатель" используются практически на всех видах транспорта, а также в нормативных актах, регулирующих отношения на транспорте. Однако на морском транспорте используется и другая терминология. Грузоотправителя там иногда называют фрахтователем, а договор перевозки - договором фрахтования. Поскольку указанная терминология специфична для морских перевозок и притом применяется не всегда, в качестве субъектов обязательства по перевозке в данной работе будут "перевозчики", "грузоотправители" и "грузополучатели".

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

Права и обязанности сторон определяются транспортными уставами, кодексами, правилами перевозок и договорами.

Перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки

соответствующего груза. В целях выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверять их пригодность для перевозки данного груза. Зная из заявки грузоотправителя, какой груз предполагается погрузить в транспортное средство, перевозчик имеет возможность и должен определить, обеспечит ли подаваемое транспортное средство его сохранность при перевозках.

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

Помимо пригодности транспортных средств в техническом отношении существует еще пригодность транспортных средств в коммерческом отношении.

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

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

Поданное под погрузку транспортное средство в соответствии с нормами транспортного законодательства должно быть загружено до полной вместимости. Загрузка транспортного средства до полной вместимости и

правильное определение веса имеет большое значение, как для перевозчиков, так и для грузоотправителей, поскольку оценка деятельности транспортных предприятий дается по количеству перевезенного груза, а размер провозной платы, которую вносит грузоотправитель, зависит не только от расстояния, но и от веса груза. Вес груза на различных видах транспорта определяется неодинаково. На железнодорожном транспорте, если погрузка груза производится в местах общего пользования, то его вес определяется перевозчиком; в тех же случаях, когда погрузка осуществляется в местах необщего пользования, вес груза определяется грузоотправителем.

Определение массы груза по трафарету в соответствии со стандартом, расчетным путем, посредством мера или условно проводится грузоотправителем. Причем не допускается определение массы груза расчетным путем, посредством обмера грузов, если погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение допустимой грузоподъемности вагонов, контейнеров. На морском транспорте при погрузке груза портами на своих причалах и своей рабочей силой определение веса производится пароходством на весах порта. При погрузке грузов в портах клиентуры или у принадлежащих ей причалов определение веса грузов производится грузоотправителями. Определение веса груза расчетным путем, по обмеру или условно производится во всех случаях грузоотправителем. На речном транспорте вес груза, отправляемого с причалов, складов и погрузочных пунктов необщего пользования, а также общего пользования, но не находящихся в ведении пароходств определяется грузоотправителем. Определение груза расчетным путем, по обмеру или условно во всех случаях производится грузоотправителем.

На воздушном транспорте при сдаче груза к перевозке отправитель обязан указать в грузовой накладной точное наименование груза, его вес (массу), число мест, размер или объем. На автомобильном транспорте определение веса груза осуществляется, в основном, грузоотправителем. Запись в товарно-транспортной накладной о весе груза с указанием способа его определения производится грузоотправителем. Таким образом, транспортное законодательство устанавливает четкий порядок определения веса груза, который принимается к перевозке.

Уплата провозной платы в любых договорах перевозки является одной из важнейших обязанностей грузоотправителя. По общему правилу провозная плата, размер которой определяется тарифами, должна быть внесена в пункте отправления одновременно со сдачей груза к перевозке.

Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение заявок (заказов) на перевозку грузов. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависит эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в

значительной мере сохранность перевозимых грузов. Поэтому своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь условием надлежащего исполнения обязательства по перевозке, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

Следует иметь в виду, что сроки доставки грузов зависят от особенностей работы транспорта данного вида. Грузы считаются доставленными, если они выгружены или поданы для выгрузки грузополучателям до истечения установленного срока доставки.

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

Перевозка грузов оформляется накладной, которая является основным транспортным документом. Накладная содержит необходимые сведения о перевозимом грузе, степени использования грузоподъемности вагона (контейнер), скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке и т.д. Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, поскольку договор перевозки относится к числу формальных сделок и его наличие и содержание может быть подтверждено только письменными документами. Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной. Что касается проверки веса груза, сдаваемого к перевозке, то перевозчику предоставлено право проверять вес грузов путем выборочного взвешивания. Перевозчик в удостоверение принятия груза к перевозке выдает грузоотправителю грузовую квитанцию. Составляется также дорожная ведомость, которая вместе с накладной следует с грузом на станцию назначения и остается там. Корешок дорожной ведомости остается на станции отправления. По сути дела, это контрольные документы, по которым можно проследить движение груза от станции отправления до станции назначения. В настоящее время прием грузов к перевозке оформляется накладной (на железнодорожном, речном, воздушном, автомобильном и в отдельных случаях на морском порте) и коносаментом (на морском транспорте).

ОСНОВАНИЯ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

Доставкой и выдачей груза, поступившего в адрес грузополучателя, завершается исполнение перевозочного обязательства. В зависимости от того,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Все транспортные уставы и кодексы устанавливают, что обстоятельства, могущие служить основанием для материальной ответственности транспортной организации, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются составляемыми перевозчиками коммерческими актами или актами общей формы.

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

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

Коммерческий акт составляется:
при выгрузке грузов в местах общего пользования - в день выгрузки, в соответствующих случаях - в день выдачи грузов грузополучателю;
при выгрузке грузов в местах необщего пользования - в день выгрузки грузов, при этом проверка грузов должна проводиться в процессе их выгрузки непосредственно после выгрузки грузов;
в пути следования грузов - в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

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

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

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

В коммерческом акте должны содержаться:

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

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

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

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

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

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

Для удостоверения иных обстоятельств оформляются акты общей формы и другие акты в порядке, установленном правилами перевозок грузов на соответствующем виде транспорта. При этом следует иметь в виду, что акт общей формы также служит основанием для ответственности участников договора перевозки грузов. Им удостоверяются такие обстоятельства, которые не требуют составления коммерческого акта.

Помимо коммерческого акта и акта общей формы, которые составляются как при выдаче грузов, так и при иных обстоятельствах, в случаях обнаружения порчи или подмочки груза в транспортном средстве вследствие неисправного

технического состояния на всех видах транспорта (кроме воздушного) составляется акт о техническом состоянии транспортного средства.

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

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

ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ К СЕМИНАРАМ

Тема 1: Понятие и предмет «Транспортное право».

1. Отличительная особенность транспорта как отрасли материального производства.
2. Совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения.
3. Отрасли права по предмету и методу правового регулирования.
4. Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права.

Тема 2: Виды транспорта. Управление транспортом.

1. Задачи управления транспортом.
2. Виды транспорта.
3. Цели деятельности транспорта.
4. Основные структурные единицы транспортных предприятий.

Тема 3: Правовые отношения. Понятия правоотношения.

1. Общественные отношения.
2. Правовое отношение.
3. Разновидности общественных отношений.
4. Признаки правоотношения.

Тема 4: Транспортное право и транспортное законодательство.

1. Основные понятия транспортного права и транспортного законодательства.
2. Система нормативных актов, содержащих нормы, регулирующие транспортные отношения.
3. Особенности транспортного законодательства.
4. Международные соглашения по транспортному праву.

Тема 5: Транспортное законодательство, его система и структура.

1. Система транспортного законодательства.
2. Вертикальная структура транспортного законодательства.
3. Горизонтальная структура транспортного законодательства.
4. Основные законодательные акты, регулирующие перевозки грузов и пассажиров на транспорте.

Тема 6: Понятие и виды договоров перевозки.

1. Участники и стороны договоров перевозки.
2. Консенсуальность договора перевозки.
3. Классификация договоров перевозки.
4. Виды перевозок пассажиров и грузов.

Тема 7: Основания для заключения договора перевозки.

1. Операционные предпосылки заключения договора перевозки.
2. Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов.
3. Заявка как важнейшее средство организации перевозки грузов.
4. Система длительных (долгосрочных) договоров.

Тема 8: Договор перевозки грузов.

1. Реализация принятых к исполнению заявок (заказов) на перевозку грузов.
2. Обязанности перевозчиков при перевозках грузов в прямом и смешанном сообщении.
3. Этапы заключения договоров перевозки.
4. Договорные отношения между грузоотправителем и грузополучателем.

Тема 9: Элементы обязательства по перевозке.

1. Права и обязанности сторон.
2. Субъекты обязательства по перевозке.
3. Объекты обязательства по перевозке грузов.
4. Обязанности перевозчика грузов.

Тема 10: Основания прекращения договора перевозки.

1. Доставка и выдача груза, поступившего в адрес грузополучателя.
2. Прибытие в пункт назначения транспортного средства с техническими неисправностями.
3. Коммерческий акт. Методика составления и назначение.
4. Функции коммерческого акта.

Список литературы:

1. Егиазаров В.А. Транспортное право.- М.: Юрид. лит., 2016. – С. 54.
2. Гражданское право. Часть 2 /Под ред. Проф. Садикова.- М.: Юрид. лит., 2016. – С. 154.
3. Булатова А.С. Экономика внешних связей России. -М: Издательство БЕК, 2015г.-346с.
4. Раминский И.П. Основы внешнеэкономических знаний. -М: Международные отношения, 2010.-424с.
5. Ленчевский И.Ю. Основы внешнеэкономической деятельности. -М: Юнити, 2005.-345с.
6. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях. Практическое пособие. -М: Разум, 2005г.-215с.
7. Плужников К.И. Транспортное экспедирование/ К.И.Плужников.- М.:РосКонсульт, 2009.-576с.
8. Резер С.М. Логистика экспедирования грузовых перевозок/ С.М.Резер.- М.:ВИНИТИ РАН, 2002.-469с.
9. Шутенко В.В. Коносамент. Ответственность морского перевозчика/ В.В. Шутенко.- Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). Вып.1.-СПб.:Информационный центр “Выбор”, 2006.-96с.