ОГЛАВЛЕНИЕ

[**ВВЕДЕНИЕ** 3](#_Toc536126468)

[**1. ПОНЯТИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА** 5](#_Toc536126469)

[**2. ОСНОВАНИЯ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА** 7](#_Toc536126470)

[**ЗАКЛЮЧЕНИЕ** 14](#_Toc536126471)

[**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ** 15](#_Toc536126472)

**ВВЕДЕНИЕ**

Актуальность темы исследования. В условиях экономических преобразований, которые произошли в последнее время, вопросы правового регулирования транспортной деятельности приобретает все большую актуальность. Ведь, транспорт является одним из важнейших отраслей национальной экономики, эффективное функционирование которой является необходимым условием стабилизации экономики, развития внешнеэкономической деятельности, удовлетворение потребностей населения и общественного производства в перевозках и других транспортных услугах.

На сегодняшний день не существует ни одной сферы общественной жизни, которая так или иначе не была связана с процессом перевозки. К этому процессу прямо или косвенно привлекаются соответствующие средства, методы, формы, принципы и правила поведения, регламентирующих эти общественные отношения. Для того чтобы приобрести определенного содержания, эти отношения необходимо урегулировать. Одним из основных направлений урегулирования общественных отношений, связанных с перевозкой, влияние на них норм права.

Проблеме правовой природы договора перевозки груза уделяется значительное внимание в работах многих ученых, исследующих транспортное законодательство.

Традиционно в г. правовой науке договор рассматривается с трех точек зрения: как юридический факт, с которым связывают возникновение, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей; как правовые отношения, возникшего из соглашения сторон как юридического факта; и, в конце концов, как форма (правовой документ), которой соответствующее правоотношение приобретает.

Темой данной работы является договоры перевозки груза - договоры, опосредующие важную функцию перевозки грузов, багажа и почты.

Договоры перевозки груза имеют важное значение в условиях рыночной экономики и свободной конкуренции на рынке транспорта, но в то же время вызывают много споров и дискуссий по поводу их юридической природы и законодательного определения.

# 1. ПОНЯТИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

По договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату[[1]](#footnote-1).

Договор о перевозке конкретного груза является реальным, поскольку он считается заключенным в момент сдачи груза транспортной организации для перевозки. Услуга за перевозку предоставляется за плату, причем обе стороны наделяются в договоре правами и обязанностями. Следовательно, договор о перевозке – возмездный и двусторонний.

Предприятия железнодорожного, воздушного, морского, автомобильного и речного транспорта, учитывая установленные объемы перевозки для каждого из отправителей, заключают с ними особые организационные договоры (специальные, годовые, долгосрочные, навигационные), направленные на организацию будущих перевозок грузов.

Анализ представленного выше легального определения договора перевозки дает основания утверждать, что договор перевозки грузов является реальной сделкой, то есть для его заключения, наряду с согласия сторон, необходимо фактическое совершение действий, в частности передачи груза. Перевозчик обязуется доставить и передать грузополучателю вверенный ему груз, то есть груз, который ему вручил грузоотправитель. Обязанность перевозки не может возникнуть, несмотря на достигнутое сторонами соглашение, если груз не будет передан транспортной организации.

Однако в юридической литературе отмечается, что утверждение о том, что договоры перевозки грузов является реальным сделкам – это общее правило, которое имеет свои исключения. В теории и практике принято считать договор перевозки грузов автомобильным транспортом, а также чартер (договор, предусматривающий условия предоставления для перевозки всего судна или его части) на морском, воздушном транспорте консенсуальным соглашениями, то есть такими, которые возникают с момента достижения согласия сторон о перевозке, а не с момента, когда отправитель передал груз перевозчику.

**2. ОСНОВАНИЯ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА**

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

Соблюдение установленного порядка и соответствующее оформление выдачи-приемки груза имеют решающее значение для выявления обстоятельств, при которых возникли недостача, порча или повреждение груза. Нарушение перевозчиком или грузополучателем установленных правил выдачи-приемки груза порой приводит к невозможности установить, по чьей вине груз поврежден или утрачен. Выдача груза является конечным моментом, до которого простирается ответственность перевозчика[[2]](#footnote-2).

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

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

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

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

Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз (ст. 36 УЖТ[[3]](#footnote-3), ст. 79 КВВТ[[4]](#footnote-4), ст. 15 УАТ и ГЭТ[[5]](#footnote-5), п. 44 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, ст. 111 BК[[6]](#footnote-6)). Учитывая большую важность для перевозчиков своевременного принятия грузополучателями прибывающих в их адрес грузов, уставы и кодексы признают эту обязанность безусловной, за исключением случая, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования (ст. 36 УЖТ, ст. 79 КВВТ, ст. 15 УАТ и ГЭТ, ст. 111 BК). На морском транспорте это исключение не применяется.

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

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

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

Если транспортное средство прибыло в пункт назначения с техническими неисправностями, в результате которых возникла возможность доступа к грузу или его повреждения, или с какими-либо неисправностями запорно-пломбировочных устройств, перевозчик по требованию получателя и с его участием или по своей инициативе обязан вскрыть транспортное средство, произвести проверку количества мест, веса и состояния груза и при необходимости составить коммерческий акт либо акт установленной формы[[7]](#footnote-7).

Все транспортные уставы и кодексы устанавливают, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности транспортной организации, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются составляемыми перевозчиками коммерческими актами или актами общей формы (ст. 119 УЖТ, ст. 160 КВBT, ст. 402 КТМ, ст. 38 УАТ и ГЭТ, ст. 124 ВК).

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

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

Коммерческий акт составляется:

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

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

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

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

На железнодорожном транспорте недостача или излишки грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом с перевалкой либо перегрузкой в пути, отгруженных одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя и прибывших в исправных вагонах без признаков утраты в пути следования, определяются по результатам проверки всей партии одновременно выданных грузов и оформляются одним коммерческим актом[[8]](#footnote-8).

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

В коммерческом акте либо ином акте должны содержаться:

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

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

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

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

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

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

Обжалование действий перевозчиков при отказе в составлении коммерческого акта имеет немаловажное значение при предъявлении претензии к перевозчику при отсутствии коммерческого акта. В этом случае помимо документов, представление которых необходимо при предъявлении претензии, грузополучателем вместо коммерческого акта представляется документ, которым отказ в составлении коммерческого акта был обжалован (ст. 119 УЖТ, ст. 160 КBBT, ст. 405 КТМ). Наличие акта приемки продукции и доказательств об обжаловании отказа перевозчика составить коммерческий акт дает основание для предъявления претензии и иска к перевозчику и грузоотправителю.

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

Экспертиза должна проводиться по инициативе перевозчика либо по требованию грузополучателя с обязательным участием представителя перевозчика, так как экспертиза, проведенная без участия представителя перевозчика или грузополучателя, в случае поступления груза в пункт назначения в поврежденном состоянии считается недействительной. О проведенной экспертизе делается отметка в коммерческом акте[[9]](#footnote-9).

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. В отличие от коммерческого акта, оформляемого только в определенных случаях (их перечень является исчерпывающим), акт общей формы составляется как в случаях, предусмотренных правилами составления актов, так и во всех иных случаях, когда того требуют обстоятельства дела. Отказ в составлении акта общей формы грузоотправитель или грузополучатель вправе обжаловать в установленном порядке.

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

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

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Рассмотрев правовую природу договора перевозки груза, можно выделить следующие моменты. Договор перевозки грузов – самостоятельный договор гражданского права, котором устанавливается транспортным законодательством и не подчинены нормам о других договорах. Договор перевозки груза квалифицируем как основной, взаимный, возмездный, обязательный, консенсуальный, публичный, договор в пользу третьего лица.

Все транспортные кодексы и уставы устанавливают различные обстоятельства, при которых транспортные организации, а также грузоотправители и грузополучатели несут материальную ответственность. Это все удостоверяется составлеными перевозчиками определенными коммерческими актами, а также актами общей формы.

Коммерческим актом удостоверяются только те обстоятельства, которые могут явиться основанием для возложения на перевозчика ответственности в дальнейшем за порчу или несохранность груза. Все это требует подробной и очень точной фиксации фактов.

К данным фактам относятся:

1. несоответствие между номенклатурой перевозимого груза, а также весом и количеством груза в реальной ситуации и тем данными, которые указанные в товарно-транспортной накладной и путевом листе;
2. порча или частичное повреждение груза;
3. отсутствие документов или их наличие, но без груза;
4. возвращение на АТП перевозчика похищенного груза из его подвижного состав.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 N 74-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019)
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017)
3. Федеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 08.11.2007 N 259-ФЗ (последняя редакция)
4. Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.2003 N 18-ФЗ (последняя редакция)
5. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (учебно-практ.). Ч. 1, 2, 3, 4 / Под ред. С.А. Степанова. 4-е изд., перераб. и доп. - М.: 2014. - 1504 с.
6. Лукьянова Н.Г., Толстова А.Е. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов // Сборник научных трудов Sworld. - 2012. - Т. 37. - № 4. - С. 22-27.
7. Фаст О.Ф. Основания заключения договоров перевозки грузов автомобильным транспортом // Известия Саратовского университета. Сер.: Экономика. Управление. Право. Саратов, 2009. Т. 9, вып. 1. С. 88–93 (0,4 п.л.).
8. Холодионова Ю.В. Особенности ответственности перевозчика за несохранную перевозку в обязательствах перевозки грузов // Наука и современность. - 2012. - № 15-4. - С. 181-187.

1. Фаст О.Ф. Основания заключения договоров перевозки грузов автомобильным транспортом // Известия Саратовского университета. Сер.: Экономика. Управление. Право. Саратов, 2009. Т. 9, вып. 1. С. 88–93 (0,4 п.л.). [↑](#footnote-ref-1)
2. Холодионова Ю.В. Особенности ответственности перевозчика за несохранную перевозку в обязательствах перевозки грузов // Наука и современность. - 2012. - № 15-4. - С. 181-187. [↑](#footnote-ref-2)
3. Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.2003 N 18-ФЗ (последняя редакция) [↑](#footnote-ref-3)
4. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) [↑](#footnote-ref-4)
5. Федеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 08.11.2007 N 259-ФЗ (последняя редакция) [↑](#footnote-ref-5)
6. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 N 74-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019). [↑](#footnote-ref-6)
7. Лукьянова Н.Г., Толстова А.Е. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов // Сборник научных трудов Sworld. - 2012. - Т. 37. - № 4. - С. 22-27. [↑](#footnote-ref-7)
8. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (учебно-практ.). Ч. 1, 2, 3, 4 / Под ред. С.А. Степанова. 4-е изд., перераб. и доп. - М.: 2014. [↑](#footnote-ref-8)
9. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (учебно-практ.). Ч. 1, 2, 3, 4 / Под ред. С.А. Степанова. 4-е изд., перераб. и доп. - М.: 2014. [↑](#footnote-ref-9)