Транспортное право и транспортное обеспечение логистики

Любые отношения, возникающие в процессе логистической деятельности, в том числе и при транспортировке, должны отвечать соответствующим правовым нормам. При этом нормы, регулирующие правоотношения в сфере транспорта, нельзя рассматривать в отрыве от положений других нормативных правовых актов.

Успешное завершение сделки купли-продажи часто решающим образом зависит от транспортной составляющей этой сделки. Любая транспортировка сопряжена с возможностью утраты, порчи или повреждения груза, кроме того, груз может быть доставлен с задержкой, недопустимой для грузовладельца. Ущерб при перевозке может быть нанесен в результате действия стихии, неблагоприятной обстановки на транспортных коммуникациях, неквалифицированных действий транспортных операторов, наконец, в результате сознательного преступного умысла. При этом транспортные риски, как правило, существенно выше рисков, возникающих при производстве или складском хранении товаров.

Таким образом, эффективность логистических систем и конкурентоспособность цепей поставок в значительной степени определяются согласованностью и сбалансированностью условий договоров поставки продукции и договоров на предоставление транспортных услуг, которые сопутствуют функционированию цепей поставок.

Договорные отношения, сопутствующие предоставлению транспортных услуг, основываются на положениях транспортного права.

**Транспортным правом** называется полисистемный комплекс правовых норм, регулирующий отношения договорного, имущественного, управленческого, трудового и процессуального характера в области транспортной деятельности по организации и осуществлению перевозок1.

Понятие "полисистемность" в приведенном определении означает множественность общественных отношений, которые регулируются транспортным правом, а также многообразие применяемых при этом способов и средств регулирования.

Действительно, спектр отношений, относящихся к предмету транспортного права, чрезвычайно широк. Центральное место здесь занимают правоотношения, связанные с заключением и выполнением договора перевозки. Вместе с тем в рамках транспортного права рассматриваются и другие типы договоров, связанных с транспортировкой (договор транспортной экспедиции, договор об организации перевозок, договор аренды транспортных средств), а также отношения, присущие таким институтам, как государственное управление транспортной деятельностью, обеспечение безопасности на транспорте, трудовые отношения на транспорте и т.д.

С точки зрения транспортного обеспечения логистики наиболее существенны и наиболее часто применяются на практике тс нормы транспортного права, которые регламентируют отношения между транспортными операторами и клиентурой в процессе предоставления транспортных услуг. Их краткая характеристика является основным содержанием данной главы.

В зависимости от необходимых клиенту транспортных услуг, к которым могут относиться перевозка, предоставление провозных возможностей транспортных средств, хранение и переработка груза на терминале и другие, клиент выбирает транспортного оператора и заключает с ним договор перевозки, договор фрахтования, договор на терминальное обслуживание.

Из-за сложности правоотношений и высоких рисков, сопутствующих транспортировке, нормы транспортного права носят, в значительной степени, императивный характер. Это означает, в частности, что важнейшие обязанности сторон договора перевозки жестко определяются транспортными конвенциями, уставами, кодексами и разработанными в их развитие правилами, а возможности изменения условий договоров соглашением сторон носят ограниченный характер. Например, ответственность перевозчика по договору перевозки, установленная соответствующим международным соглашением, транспортным уставом или кодексом, не может быть уменьшена соглашением сторон.

Подтверждением заключения договора между клиентом и транспортным оператором является соответствующий документ — транспортная накладная, коносамент, складская расписка и т.д. Помимо этого транспортные документы выполняют ряд других функций в системе коммерческого документооборота, в частности — функцию подтверждения выполнения продавцом его обязательств по договору купли-продажи.

Ряд принципиальных решений, связанных с транспортным обеспечением поставок, принимается уже при заключении договоров купли-продажи. В частности, определяется, на какой из сторон лежит обязанность доставки товара, какими будут сроки поставок и их партионность, через какие пункты должен проходить маршрут транспортировки, каким видом транспорта должен быть отправлен товар, какими транспортными документами будет подтверждено выполнение поставщиком его обязательств и т.д. Особенно важными такие решения являются при международных сделках купли-продажи, транспортное обеспечение которых представляет собой сложную и ответственную задачу. Для облегчения выработки таких решений в международной торговле применяются типовые условия поставки товаров, содержащиеся в правилах

Условия договоров, связанных с транспортировкой и предоставлением других транспортных услуг, определяются соответствующими нормами международного и национального права.

# Международное транспортное право

Источниками международного транспортного права являются:

* — международные конвенции, регламентирующие отдельные вопросы организации и регулирования транспортного процесса;
* — национальное законодательство государств, по территории которых проходят маршруты международных перевозок;
* — документы международных транспортных организаций;
* — международные торговые обычаи.

## Международные конвенции

В силу принципа территориального суверенитета каждое государство имеет полное право регламентировать транспортную деятельность на своей территории и в воздушном пространстве по своему усмотрению, применяя национальное транспортное законодательство. Поэтому исторически организация и осуществление международных перевозок сталкивались с проблемой необходимости учета особенностей правовой системы каждого государства, но территории которого проходил маршрут перевозки, что осложняло подготовку и выполнение перевозки.

Потребности растущего мирового торгового оборота обусловили выработку единообразных правовых норм, регулирующих перевозки в международном сообщении. Такие нормы получили закрепление в международных договорах, соглашениях, протоколах, которые получили общее название международных конвенций по транспорту. Исторически система конвенций складывалась по отдельным видам транспорта. Первые соглашения об условиях железнодорожных перевозок грузов, о режиме морских пространств и правилах судоходства были заключены еще в XIX в.

Международные конвенции, в зависимости от их направленности, регламентируют:

* — общие принципы деятельности отдельных видов транспорта в международном сообщении (правовой статус путей сообщения, основные требования к транспортным средствам, порядок передвижения по иностранной территории и т.д.). Такие конвенции обычно устанавливают права и обязанности государств, а не транспортных операторов и их клиентов. Примером является Конвенция о международной гражданской авиации от 07.12.1944, также известная как Чикагская конвенция, которая установила основные принципы работы международной авиации, в частности — правила полетов над территорией страны-участницы, принцип национальной принадлежности воздушного судна, облегчение международных полетов, международные стандарты и рекомендованную практику и т.д.;
* — порядок организации и выполнения международного сообщения между конкретными государствами (круг перевозчиков, которые допускаются к соответствующей деятельности, разрешительная система, маршруты, административные процедуры и т.д.). Подобные соглашения заключаются чаще всего на двусторонней основе. Примером являются двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, которые Российская Федерация имеет с 47 странами;
* - специфические аспекты отдельных видов перевозок (особенности перевозок определенных видов грузов, применения отдельных видов транспортного оборудования и т.д.). Примером может служить Таможенная конвенция от 25.05.1956, касающаяся контейнеров, которая определяет порядок временного ввоза контейнеров при международных перевозках и технические требования к ним:
* - условия перевозок грузов отдельными видами транспорта. Подобные конвенции обычно имеют сходную структуру и содержат разделы, описывающие:
* - применяемые понятия и их определения;
* - сферу применения положений конвенции;
* - перечень, структуру, содержание и реквизиты документов, оформляемых при подготовке и выполнении перевозки;
* - обязанности сторон по договору перевозки;
* - характер, виды и размер ответственности сторон, а также применяемые санкции;

порядок предъявления претензий и исков и т.д.

Подобные конвенции обычно носят многосторонний характер, как, например, Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом от 19.05.1956, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении от 01.11.1951 и др.

Отдельные конвенции носят комплексный характер и включают нормы, относящиеся к различным вопросам из числа перечисленных выше.

# Нормативно-правовое обеспечение международных перевозок

Международные перевозки регулируются нормами международного права, которое имеет свои отличительные особенности и свое документальное оформление.

## Особенности международного транспортного права

***Международное транспортное право -***это комплекс различных по юридической природе нормативных актов, направленных на правовое покрытие и взаимную увязку всех аспектов отношений в рамках международных перевозок между их субъектами.

***Правовое регулирование***международных перевозок осуществляется:

* o нормами международного публичного права, определяющими отношения между государствами по вопросам их прав и обязанностей по доступу на транспортные рынки, использованию транспортных коридоров и коммуникаций, организации межгосударственных сообщений;
* o нормами международного частного права, определяющими договорные отношения между участниками транспортного процесса при перевозке, экспедировании, агентировании, использовании транспортных средств, выполнении других работ и услуг;
* o нормами административного права, регламентирующими правила эксплуатации транспортных средств, организацию движения, режим работы физических лиц, налоговые правила, таможенные процедуры, паспортный контроль.

***Нормативными документами,***регламентирующими правила перевозки грузов на определенном виде транспорта, являются:

* o па морском транспорте Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (с изменениями и дополнениями от 1968 г.) и Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.;
* o па воздушном транспорте - Варшавская конвенция международных воздушных перевозок 1929 г. (с изменениями 1955 г.);
* o на железнодорожном транспорте - международные Бернские грузовые конвенции (последняя ред. 1985 г.) и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (последняя ред. 1998 г). Россия является участницей только СМ ГС;
* o на автомобильном транспорте - Женевская конвенция 1975 г. о договоре международной дорожной перевозки груза с применением книжки МДП (конвенция TIR);
* o для смешанных перевозок - Конвенция ООН о смешанной перевозке грузов (Женева, 1980 г.) и Правила ЮНКТАД - МТП в отношении документов смешанных перевозок (Женева, 1992 г.). И Конвенция, до сих пор не вступившая в силу, и Правила являются факультативными нормами. Поэтому они регулируют условия договора смешанной перевозки только в том случае, когда стороны договора признали это целесообразным. На практике чаще всего применяются Правила ЮНКТАД - МТП (МТП -Международная торговая палата).
* 31 мая 1926 г. 16 национальных ассоциаций экспедиторов основали Международную федерацию экспедиторских ассоциаций (International Federation of Freight Forwarders Association - FIATA) как неправительственную некоммерческую международную организацию. Главная ее цель - обеспечение интересов экспедиторов на международном уровне. В составе FIATA на сегодня более 40 000 экспедиторских фирм из более чем 150 стран мира.

В составе организации девять комитетов:

* Комитет по юридическим вопросам, документации и страхованию;
* Комитет по таможенным вопросам;
* Комитет по упрощению торговых процедур;
* Комитет по профессиональному обучению;
* Комитет по связям с общественностью;
* четыре транспортных комитета - способствуют упрощению процедур проезда, транзита, пересечения границ, тарифной политики.

Результатами практической деятельности FIATA явились разработка и внедрение экспедиторских документов, получивших официальное признание во всем мире: экспедиторская расписка, транспортный сертификат экспедитора, складская расписка, декларация грузоотправителя на перевозку опасных грузов, товарораспорядительный мультимодальный транспортный коносамент.

К правовому обеспечению организации международных перевозок также относятся ***Соглашения о международных тарифах,***которые подразделяются на союзные и транзитные.

***Союзные соглашения -***соглашения двух или нескольких стран о согласованных тарифах при перевозках грузов по железным дорогам в прямом соседском сообщении, правилах их применения и исчисления. Они базируются на внутренних тарифах соседних стран, но, как правило, не совпадают с ними по уровню.

***Соглашения о транзитных тарифах -***нормативные акты, нивелирующие особенности национальных правовых систем, построенных на различной основе. В них тарифы, сборы и штрафы определяются в виде сквозных аккордных ставок но каждой стране в какой-либо твердой валюте.

Основным нормативным документом, регламентирующим правила перевозок грузов внутри России, является Гражданский кодекс РФ. Условия перевозок определяются также транспортными уставами и кодексами, основными из которых являются: Воздушный кодекс РФ, Транспортный устав железных дорог РФ, Устав автомобильного транспорта, Устав внутреннего водного транспорта, Кодекс торгового мореплавания РФ.

# Национальное законодательство как источник международного транспортного права

Соотношение международного и национального права определяется п. 4 ст. 15 Конституции РФ: "Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора".

Иногда говорят, что на транспорте нормы международного права применяются к международным перевозкам, а нормы национального права — к перевозкам, выполняемым внутри Российской Федерации. Это утверждение отчасти верно, поскольку международные транспортные конвенции в большинстве своем имеют сферой применения именно международные перевозки. Однако при более строгом подходе ситуация выглядит более сложной.

С одной стороны, международные транспортные конвенции не могут охватить всех без исключения аспектов подготовки и выполнения международной перевозки. Поэтому отдельные условия перевозки могут регулироваться законами страны отправления, страны прибытия, страны следования, страны заключения договора и т.д. Так, например, в соответствии со ст. 19 соглашения СМГС железная дорога имеет залоговое право на груз в обеспечение платежей, вытекающих из договора перевозки, причем действие этого залогового права определяется внутренним законодательством страны, где должна происходить выдача груза.

С другой стороны, нормами права может быть предусмотрено применение норм международных соглашений при выполнении внутренних перевозок. Так, например, согласно Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными приложениями А и В Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.1957 (ДОПОГ).

Поэтому в каждом конкретном случае необходима идентификация норм применимого права. КТМ РФ, например, содержит отдельную главу XXVI "Применимое право".

# Документы международных транспортных организаций

В мире действует более 100 международных транспортных организаций, задачами которых является как общее содействие развитию транспортной деятельности, так и решение специфических задач, связанных с деятельностью отдельных видов транспорта. Организациями общего профиля являются, например, Международный транспортный форум (World Transport Forum) или Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (Inland Transport Committee of Economic Commission for Europe). Организациями, действующими в интересах развития отдельных видов транспорта, являются Международная ассоциация воздушного транспорта (International Ait-Transport Association — IATA), Международная морская организация (International Maritime Organisation — IMO), Международный союз автомобильного транспорта (The International Road Transport Union — IRU) и др.

Международные транспортные организации играют важную роль в совершенствовании системы документов международного транспортного права. Во многих случаях именно они разрабатывают проекты международных конвенций по транспорту. Многие правила и стандарты, разработанные международными транспортными организациями, не закрепляются международными соглашениями, но являются, тем не менее, общепризнанными источниками права в соответствующих сегментах международной транспортной деятельности. Примером являются Правила перевозки опасных грузов воздушным транспортом, разработанные 1АТА.

# Международные торговые обычаи

Торговые обычаи — это устойчивые правила поведения субъектов торговой или транспортной деятельности, за которыми государство признает определенную юридическую силу. Торговые обычаи как источник транспортного права менее распространены, чем нормативные правовые акты, однако в отдельных видах транспортной деятельности их значение достаточно велико.

Наиболее известным примером международного торгового обычая, применяемого в транспортной деятельности, являются стандартные условия договоров международной купли-продажи, которые зафиксированы Международной торговой палатой в виде системы INCOTERMS.

Другой пример торгового обычая, имеющего отношение к транспорту, — это обычаи морских торговых портов. Такие обычаи складываются на основе многолетней практики функционирования порта в соответствии со специализацией порта, особенностями его географического положения, а также правовой системы государства, где находится порт.

Обычаи порта определяют порядок и условия захода судов в порт и их выхода из порта, погрузки, разгрузки и перевалки грузов, обслуживания находящихся в порту судов, порядок приемки, хранения и вывоза из порта грузов. Очень важны обычаи портов, закрепляющие нормы погрузки-выгрузки грузов и, следовательно, нормы простоя судов при выполнении грузовых операций, а также порядок исчисления стояночного времени и обязанностей, лежащих на судовладельце, отправителе и получателе грузов при погрузке и разгрузке судна.

Обычай порта применяется либо в том случае, когда это предусмотрено соответствующим договором, либо когда норма права, подлежащая применению при разрешении того или иного вопроса, отсылает к обычаям порта.

**Транспортное право Российской Федерации**

Источниками транспортного права в России являются Конституция РФ, ГК РФ, транспортные уставы и кодексы, подзаконные акты — постановления Правительства РФ и нормативные документы федеральных министерств и ведомств, а также торговые обычаи.

Конституция РФ занимает определяющее положение относительно прочих законов и выступает как юридическая база развития транспортного права.

ГК РФ является важнейшим источником транспортного нрава, который имеет определенный приоритет по отношению к другим федеральным законам, содержащим нормы гражданского права. В гл. 40 ГК РФ содержатся нормы, регулирующие основные положения по перевозкам: договор перевозки, ответственность перевозчика за утрату, порчу, недостачу и повреждение груза, порядок предъявления претензий и исков и т.д. ГК РФ устанавливает виды договоров, связанных с предоставлением транспортных услуг, основные обязанности и ответственность участников таких договоров. Глава 41 ГК РФ определяет основные условия договора транспортной экспедиции. Параграф 3 гл. 34 ГК РФ "Аренда" посвящен регулированию аренды транспортных средств.

Вместе с тем ГК РФ не определяет полностью все условия договоров, связанных с транспортировкой, и порядок их выполнения. Эту функцию выполняют уставы и кодексы различных видов транспорта: KTM РФ, BK РФ, УЖТ РФ, У AT РФ, КВВТ РФ.

Положения транспортных уставов и кодексов не только конкретизируют общие положения, установленные ГК РФ, и детально регулируют правоотношения на транспорте, но и отражают влияние норм международного транспортного права на национальное транспортное законодательство. Особенно ощутимо это влияние в текстах KTM РФ и BK РФ, регулирующих деятельность "глобальных" видов транспорта — морского и воздушного.

Важнейшими подзаконными актами, регламентирующими транспортную деятельность, являются правила, в частности правила перевозок грузов различными видами транспорта, которые принимаются в развитие транспортных уставов и кодексов. К числу подзаконных актов относятся также руководства, стандарты, нормативы, инструкции, положения и другие документы, которые разрабатываются и утверждаются в установленном порядке и являются обязательными для всех юридических и физических лиц, действующих в транспортном комплексе.

# Договоры, связанные с предоставлением транспортных услуг

## Договор перевозки груза

Основной услугой транспорта является перевозка груза. Соответственно центральное место в системе договорных отношений между транспортными операторами и клиентурой занимает договор перевозки.

В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Сторонами договора перевозки являются физическое или юридическое лицо, осуществляющее перевозку (перевозчик), и грузоотправитель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий провозную плату.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Следует иметь в виду, что понятия "перевозка" и "транспортировка" (это понятие также используется в нормативных правовых актах) юридически не тождественны. Перевозка выполняется на основе соответствующего договора и за вознаграждение; при транспортировке выполнение этих требований не обязательно. Таким образом, с правовой точки зрения только деятельность, осуществляемая перевозчиками по найму, является перевозкой.

Договор перевозки груза является основным видом договора между транспортным оператором и грузоотправителем. Его заключение предусмотрено всеми транспортными уставами и кодексами. Положения этих актов, относящиеся к договору перевозки, конкретизируют общие положения, установленные ГК РФ, и регламентируют:

* — основные обязанности сторон (доставка груза — для перевозчика, оплата перевозки — для отправителя);
* — вид перевозочного документа, его содержание и порядок оформления;
* — порядок подачи транспортных средств, погрузки и выгрузки;
* — требования по подготовке груза к перевозке (упаковка, документальное сопровождение);
* — порядок определения и возмещения убытков, связанных с задержкой транспортных средств при погрузке или разгрузке сверх нормативного времени;
* — порядок изменения условий договора или прекращения его действия;
* — ответственность сторон;
* - порядок предъявления претензий и исков, связанных с ненадлежащим исполнением условий договора;
* - другие условия договора перевозки, а также порядок его заключения и выполнения.

Ряд положений транспортных уставов и кодексов, относящихся к договору перевозки, носит безусловный (императивный) характер и не может быть изменен в договоре соглашением сторон. К числу таких положений относится, например, ответственность перевозчика за утрату и повреждение груза.

Другие положения устанавливают порядок, который может быть при необходимости изменен сторонами, что должно быть зафиксировано в договоре. Так, например, УАТ РФ предусматривает, что транспортная накладная, если иное не предусмотрено договором перевозки груза, составляется грузоотправителем.

Наконец, в транспортных уставах и кодексах содержатся также отдельные достаточно общие положения, относящиеся к условиям договора перевозки. Например, автомобильный перевозчик обязан предоставить транспортные средства, пригодные для перевозок соответствующего груза. Понятие пригодности может пониматься сторонами по-разному и, если этот вопрос не уточнен при составлении договора, при его выполнении возможен конфликт. Поэтому и для грузоотправителя, и для перевозчика важно детальное знание положений нормативных правовых актов, определяющих условия договора перевозки, а также тщательная проработка сторонами всех условий заключаемого договора.

# Договор фрахтования

Перевозка груза может осуществляться также на основе договора фрахтования. В соответствии с ГК РФ по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Сторонами договора фрахтования являются фрахтовщик (лицо, которому на том или ином правовом основании принадлежит транспортное средство) и фрахтователь — лицо, заинтересованное в перевозке. Фрахтователь может быть отправителем либо получателем груза, но может им и не быть.

Различия между договором перевозки и договором фрахтования заключаются в следующем:

* — если по договору перевозки перевозчик обязуется доставить груз в пункт назначения, не обусловливая эту обязанность предоставлением определенного транспортного средства, то суть договора фрахтования заключается, прежде всего, именно в предоставлении всей или части вместимости транспортного средства;
* — заключение договора перевозки обычно происходит в тот момент, когда отправитель получает соответствующий экземпляр накладной или коносамента. Обычно это происходит при передаче груза перевозчику. Договор фрахтования, как правило, заключается задолго до начала перевозки.

Договор фрахтования и договор перевозки могут в определенных случаях применяться к одной и той же перевозке одновременно. Примером является ситуация, когда продавец фрахтует судно для поставки покупателю крупной партии товара. В этом случае взаимоотношения фрахтователя (продавца) и владельца судна (перевозчика) определяются договором фрахтования (рейсовый чартер), а передача груза перевозчику удостоверяется транспортным документом (например, коносаментом), который передается отправителю.

Нормы, касающиеся фрахтования при перевозке грузов, содержатся в КТМ РФ, ВК РФ и УАТ РФ.

Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами, причем трактовка этой формы договора на разных видах транспорта несколько различна.

КТМ РФ предусмотрено, что договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер), или без такого условия.

В практике морских перевозок чартерная форма договора перевозки характерна для трамповых перевозок, выполняемых по принципу "один груз — одно судно". Процесс согласования условий подобного чартера достаточно сложен и трудоемок. Для того чтобы упростить его, широко применяются стандартные формы (так называемые проформы) чартеров, одобренные компетентными международными морскими организациями и ориентированные на определенные виды грузов.

Наряду с чартерной формой договора перевозки, КТМ РФ предусматривает также договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) и договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер). Эти разновидности договора фрахтования уже нельзя рассматривать в качестве разновидности договора перевозки. По своей сущности они ближе к аренде транспортного средства, поскольку фрахтователь в данном случае выступает в качестве оператора судна и может использовать его по своему усмотрению для любых целей торгового мореплавания (в том числе для передачи в тайм-чартер или бербоут-чартер третьему лицу).

В К РФ предусматривает заключение договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер), в соответствии с которым фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Чаще всего в практике воздушных перевозок регулярные рейсы (в соответствии с установленным расписанием) выполняются на основе договора воздушной перевозки, а заказные (чартерные) — на основе договора фрахтования.

В УАТ РФ договор фрахтования рассматривается как разновидность договора перевозки, который заключается в том случае, если перевозка груза осуществляется с сопровождением представителя грузовладельца, или же перевозится груз, в отношении которого не ведется учет товарно-материальных ценностей, например вынутый из строительного котлована грунт, вывозимый в отвал.

УЖГ РФ фрахтования транспортных средств не предусматривает.

# Договор об организации перевозок

ГК РФ установлено, что при необходимости осуществления систематических перевозок грузов перевозчик и грузовладелец могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок.

По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки. Договор об организации перевозок грузов упоминается в уставах и кодексах всех видов транспорта, кроме воздушного.

Практическая значимость этого вида договора в современной логистике очень высока. На практике он может быть не только двусторонним, но и многосторонним. Например, при обслуживании крупного грузообразующего объекта (склада) сторонами договора об организации перевозок могут быть грузоотправитель (владелец хранимых на складе товаров), складской оператор, экспедитор, перевозчик (или перевозчики, если объект обслуживает несколько транспортных компаний) и грузополучатели. При обслуживании крупного клиента на основе договора контрактной логистики инициатором и основным разработчиком договора об организации перевозок выступает ЗРL-провайдер. В современных условиях договор об организации перевозок представляет собой детально разработанный и согласованный всеми участниками процесса план транспортного обслуживания определенного объекта или сети объектов.

# Договор транспортной экспедиции

В соответствии со ст. 4 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции. Основные положения относительно этого договора определены в ст. 801 ГК РФ.

По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента — грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены: обязанность экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом; обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором.

Договор транспортной экспедиции может предусматривать не только разовое, но и длительное (в течение определенного периода) предоставление соответствующих услуг, обеспечивающих систематические перевозки.

Договор транспортной экспедиции должен заключаться в письменной форме. Порядок заключения договора транспортной экспедиции определяется Правилами транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденными постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 № 554.

# Ответственность перевозчика

Одним из центральных вопросов договора перевозки любым видом транспорта является вопрос о размерах и пределах ответственности перевозчика вследствие утраты, порчи, повреждения груза, а также вследствие задержки в доставке груза. Этот вопрос решается в соответствии с положениями законодательного акта (международная конвенция, транспортный устав или кодекс), регламентирующего данную перевозку.

Ответственность за утрату, порчу и повреждение груза устанавливается либо за одно грузовое место (единицу отгрузки), либо за один килограмм веса груза. Если нормативным правовым актом установлены оба значения, то при определении размера ответственности выбирается большее из них.

Если грузоотправитель полагает, что установленный законом размер ответственности перевозчика недостаточен, то он может:

* - объявить стоимость перевозимого груза путем указания ее в транспортном документе. Это дает основание перевозчику на увеличение фрахта (цены перевозки), которое обычно соответствует стоимости дополнительного страхования ответственности перевозчика;
* - дополнительно застраховать риск порчи, утраты или повреждения груза при перевозке.

Ответственность за задержку в доставке груза может быть установлена либо в процентах от стоимости перевозки за оговоренный период задержки, либо ограничена определенной величиной (в последнем случае предполагается, что стороны определяют размеры ответственности в договоре).

## Ограничение ответственности

Все международные соглашения, регулирующие условия договоров перевозки, устанавливают максимальные размеры ответственности перевозчика — как по отдельным се составляющим (ущерб грузу, задержка доставки), так и суммарной ответственности. Наличие такого ограничения обеспечивает стабильность транспортного бизнеса и позволяет применять стандартные страховые полисы, которыми перевозчик страхует свою максимальную ответственность.

Особенностью российского транспортного законодательства является неполное применение принципа ограничения ответственности перевозчика. В соответствии с ГК РФ ущерб, причиненный перевозчиком в случае утраты, недостачи, повреждения или порчи груза, возмещается им в размере стоимости утраченного груза или в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, причем размер возмещения не ограничен. Данная норма установлена УЖТ РФ, КВВТ РФ, УАТ РФ. Вместе с тем КТМ РФ и ВК РФ - законодательные акты, которые регулируют деятельность "глобальных" видов транспорта и восприняли ряд норм международного транспортного права, — ограничивают ответственность перевозчика определенной конкретной величиной.

В приложении к данному учебнику дана таблица, характеризующая пределы ответственности перевозчика, установленные международными конвенциями и российским транспортным законодательством.

## Измерение ответственности

В течение многих лет для исчисления размеров ответственности перевозчика в международных транспортных конвенциях использовались базовые единицы, так или иначе связанные с официальной мировой ценой золота. С отказом от международного золотого стандарта потребовалась новая расчетная единица. Начиная с середины 1970-х гг. такой единицей стала введенная Международным валютным фондом единица специального права заимствования — Special Drawing Right — SDR. Курс SDR определяется на основе стоимости корзины из четырех ведущих валют: доллар США, евро, иена и фунт стерлингов и публикуется ежедневно (международный валютный код - XDR).

Большинство международных конвенций, устанавливающих ответственность перевозчика, в настоящее время используют SDR. При этом для стран, где применение SDR запрещено, указаны способы перерасчета установленных пределов ответственности.

В российском транспортном законодательстве использование SDR предусмотрено КТМ РФ.