**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования**

**«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА**

**И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ**

**при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

**Волгоградский филиал**

**Факультет юридический**

Направление подготовки 40.05.01 «Правовые основы национальной безопасности»

Кафедра гражданско-правовых дисциплин

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

**на тему:**

**«Перевозка как самостоятельный институт гражданского права России»**

**Автор работы**:

студент 3 курса группы

ПНБ-301

очной формы обучения

Быстрицкий Степан

Васильевич

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(подпись)

**Руководитель работы**:

канд. юрид. наук, доцент

Сергачева О.А.

Оценка \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (подпись)

«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2016г.

Волгоград 2016г

СОДЕРЖАНИЕ:

[Введение](#_Toc447797990) 3

[Глава 1. Общие положения о перевозке](#_Toc447797991) 5

[1.1. Понятие и разновидности перевозок](#_Toc447797992) 5

[1.2. Источники правового регулирования](#_Toc447797993) 7

[1.3. Права и обязанности сторон](#_Toc447797994) 9

[Глава 2. Виды перевозки](#_Toc447797995) 11

[2.1. Договор перевозки груза](#_Toc447797996) 11

[2.2. Договор перевозки пассажира](#_Toc447797997) 18

[2.3. Договор фрахтования (чартер)](#_Toc447797998) 22

[Заключение](#_Toc447797999) 24

[Библиографический список](#_Toc447798000) 26

**ВВЕДЕНИЕ**

**Актуальность исследования**.Несомненно, в настоящее время исполнение обязательств с наилучшим качеством является первостепенной важностью для каждого субъекта гражданско-правовых отношений. Для удовлетворения потребностей как отдельного гражданина, так и всей страны в целом, используется единая система транспортных договоров.

Транспортные обязательства, в связи с огромной территорией Российской Федерации, сложной и обширной транспортной сетью, а также специфическим субъектным составом, занимают далеко не последнее место в вопросе о регулировании и доработке. Несмотря на то, что с давних времен люди пользуются услугами перевозки, сложно поставить точку в совершенствовании данного вида правоотношений в связи с тем, что общество постоянно развивается, и в экономическом, и в техническом и в других важных направлениях.

Однако, даже с постоянным совершенствованием транспортной системы, транспортного и гражданского законодательства, транспортные отношения будут неизбежно и незыблемо связаны с риском предпринимателя. Так как такие отношения содержат в себе источники повышенной опасности, длительные сроки выполнения, ценность груза и конечно же первостепенность важности жизни и здоровья человека.

Актуальность темы исследования определяется несколькими обстоятельствами. Во-первых, вопрос о транспортных обязательствах был и будет актуален всегда. Особенно сегодня, когда присутствует огромное количество заинтересованных лиц как в оказании услуг перевозки, так и лиц, которые данными услугами желают воспользоваться. Во-вторых, транспортное законодательство не стоит на месте. С развитием новых технологий, появлением новых способов перевозки будет совершенствоваться и вся нормативно-правовая база по их регулированию.

**Степень научной разработанности.** Современная юридическая наука уделила особое внимание проблемам регулирования транспортных обязательств. Комплексность и многогранность исследуемой темы несомненно выдвигает необходимость обращения к трудам ведущих отечественных авторов, занимающихся разработкой вопросов понятия, регулирования и содержания договора перевозки в Российской Федерации.

В представленной курсовой работе мы опирались на труды отечественных ученых-правоведов, посвященных вопросам особенностям различных видов транспортных договоров. Среди них такие авторы, как Белов В.А., Степанов С.А., Категов А.С., Суханов Е.А., Сергеев А.П. и другие.

**Целью** работы является проведение комплексного исследования и анализа транспортных договоров в Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели автором определены следующие **задачи:**

* охарактеризовать понятие перевозки и закрепить перечень возможных форм её осуществления;
* предоставить максимально полный перечень источников;
* правового регулирования транспортных обязательств;
* сравнить и найти отличия прав и обязанностей сторон от других видов договоров;
* детально рассмотреть отдельные виды договора перевозки на практике.

**Объектом** настоящего исследования выступают общественные отношения, возникающие в процессе создания и реализации транспортных обязательств в Российской Федерации.

**Предметом** исследования являются нормы Гражданского кодекса Российской Федерации, свод кодексов Российской Федерации о транспорте, федеральные законы о пользовании различными видами транспорта, а также ряд других законов и подзаконных актов, регулирующих правовое положение перевозки в Российской Федерации.

**Методологической основой** исследования выступают исходные принципы познания; логические приемы и операции (анализ, синтез, индукция, дедукция, определение, классификация); общие, частные и специальные методы познания, в частности, диалектический, системно-структурный, метод правового регулирования, сравнительно-правовой, функциональный, формально юридический.

Настоящая курсовая работа имеет традиционную структуру и состоит из введения, двух глав, объединяющих шесть параграфов, заключения, библиографического списка.

**Глава 1. Общие положения о перевозке**

**1.1. Понятие и разновидности перевозок**

В соответствии со ст. 34 Конституции РФ каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской деятельности и иной не запрещенной законом экономической деятельности.[[1]](#footnote-1)

Следовательно, каждый субъект гражданско-правовых отношений может реализовать себя в качестве одной из сторон договора перевозки, а именно выступать в лице перевозчика, что и предусматривает Конституция РФ, но важно отметить, что деятельность субъекта не должна быть направлена на осуществление недобросовестной конкуренции или монополизацию.

Если действия перевозчика не нарушают никаких запретов, то смело можно выделять и вторую сторону анализируемого договора, лицо, которое заинтересовано в удовлетворении своих потребностей, будь то перевозка груза, багажа или собственное перемещение.

Общего понятия о субъектном составе Гражданский кодекс РФ[[2]](#footnote-2) не предусматривает, так как в связи с наличием особенностей различных видов договора перевозки, сторона, которая заинтересована в услугах перевозчика, выступает с различными требованиями и нуждами.

Традиционно под перевозкой принято понимать обязательство, в силу которого перевозчик осуществляет перемещение груза, багажа, пассажира из пункта «А» в пункт «Б», а пассажир, получатель груза или его отправитель обязуется оплатить предоставленные услуги.

Следует отметить, что все действия по перевозке груза, пассажира и багажа осуществляются строго на основании договора. В соответствии с принципом свободы договора, условия по перевозке различными видами транспорта, а также ответственность сторон может определяться их соглашением, но если Гражданским кодексом РФ, уставами, кодексами, законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не будет установлено иное.

Многообразие перевозок дает возможностьклассифицировать их по различным основаниям, например, по виду транспортных средств:

* железнодорожная перевозка
* автомобильная перевозка
* воздушная перевозка
* воздушный чартер
* морская перевозка
* перевозка по внутренним водным путям и др.

Но на этом классификация видов перевозок не заканчивается. Каждый вид перевозки подлежит своему собственному разграничению.[[3]](#footnote-3)

Е.А. Суханов в своих трудах указывает на то, что от специфики объекта, на котором происходит перемещение груза, багажа или пассажира, будет и происходить дальнейшее классифицирование отдельных разновидностей перевозки.[[4]](#footnote-4) Так, перемещение на автомобильном транспорте будет разделяться на:

- городское (в пределах одного города);

- пригородное (в пределах 50 километров от пункта отправления);

- междугородное (более 50 километров от пункта отправления);

- межреспубликанское;

- международное.

В связи с большим количеством разновидностей договора перевозки и их подвидов, регулирование отношений по перевозке осуществляется преимущественно транспортным законодательством. В свою очередь Гражданский кодекс Российской Федерации определяет общие и основные положения, отдавая второстепенную и вспомогательную роль самому договору перевозки.

**1.2. Источники правового регулирования**

Главенствующее место в системе регулировании конкретных видов перевозок занимают кодексы и уставы с собственными правилами. По соглашению сторон могут быть составлены и договоры, но, как уже было оговорено ранее, без противоречия действующему законодательству.

Итак, специальными источниками нормативно-правового регулирования транспортных обязательств в Российской Федерации являются:

* Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 30.12.2015)[[5]](#footnote-5);
* Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30. 04. 1999 № 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015)[[6]](#footnote-6);
* Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ (ред. от 09.03.2016)[[7]](#footnote-7);
* Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ред. от 04.06.2015)[[8]](#footnote-8);
* Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.10.2015)[[9]](#footnote-9).

В соответствии с данным перечнем выделяются правила, которые применяются к различным транспортным договорам. В каждом из них закреплены определенные условия возникновения, существования и исполнения обязательства. Например, все условия договора должны содержаться в соответствующем транспортном документе:

- накладная – железнодорожный, воздушный и речной транспорт;

- коносамент – морской транспорт;

- транспортная накладная (акт о замере) – автомобильный транспорт.

Нельзя оставить без внимания то, что некоторые разновидности перевозки не урегулированы нормами специального законодательства. Так, Гражданский кодекс РФ предусматривает возможность существования транспортных правоотношений между организацией и перевозкой груза, багажа или пассажира, используя при этом единый транспортный документ, но осуществляя перевозку разными видами транспорта. Это означает, что для регулирования таких отношений требуется наличие совокупности нескольких специальных законов. Такая конструкция называется «прямое смешанное сообщение» и все соглашения по такому транспортному обязательству заключаются, исходя из общих положений ГК РФ.

**1.3. Права и обязанности сторон**

Рассматривая вопрос о правах и обязанностях сторон транспортных обязательств, важно сделать акцент на том, что по характеристике договор перевозки очень схож с другими договорами: поставка, аренда транспортных средств, фрахтования на время. Исходя из того, что транспортные обязательства носят возмездный и двусторонне обязывающий характер, стороны заранее наделяются такими правовыми обязанностями как выполнение условий договора надлежащим образом, то есть доставка груза, багажа, пассажира в надлежащее время, в надлежащее место и надлежащим образом и оплата выполненных услуг.

Ранее было отмечено, что Гражданский кодекс выступает базисом по вопросам транспортных обязательств, а регулирование отдельных аспектов осуществляется специальными нормативно-правовыми актами. Это обусловлено тем, что урегулирование одним кодексом всех транспортных обязательств не предоставляется возможным в связи со спецификой транспорта, сложностью и дальностью перевозки, затратами.

Гражданский кодекс РФ выделяет общеобязательные нормы, которые применяются к любому виду договора перевозки. Например, что перевозчик обязан доставить груз, пассажира, багаж в пункт назначения в сроки, которые будут предусмотрены транспортными уставами и кодексами, а при их отсутствии – в разумный срок.

Общие положения о перевозке, при определении сроков доставки груза, пассажира или багажа, отсылают к специальному законодательству о правилах исчисления сроков доставки для каждого транспорта. В соответствии со ст. 63 [Постановления Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 03.12.2015) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113363/) перевозчик осуществляет доставку груза в срок, установленный договором перевозки груза. Когда такой срок доставки груза не указан, то в соответствии с Законом груз должен быть доставлен в зависимости от расстояния:

* в городском, пригородном сообщении – в одни стуки;
* в междугородном или международном сообщениях - из расчета одни сутки на каждые 300 км расстояния перевозки.[[10]](#footnote-10)

Важно подчеркнуть, что отсутствие «прямого» позитивного регулирования позволяет прибегнуть к частноправовому принципу разумности.

Конечно же, специфика данного договора ясно дает понять, что основной груз обязанностей находится на плечах перевозчика, так как он выступает гарантом исполнения транспортного обязательства, берет на себя ответственность как за сохранность целостности груза и багажа, так и за безопасность жизни и здоровья своих пассажиров. В соответствии с вышеизложенными нормативными правовыми актами перевозчик также обязан проводить проверки судна или транспортного средства на предмет поломки, следить за их технически исправленным состояниемНедаром Гражданский кодекс отсылает нас к 59 главе ГК РФ, где более подробно изложена ответственность перевозчика за причинение вреда своему пассажиру.

Более детально права и обязанности сторон будут исследованы при анализе каждого вида договора перевозки. В данном параграфе мы стремились обозначить лишь основания возникновения прав и обязанностей и их нормативно-правовое закрепление.

**Глава 2. Виды перевозки**

**2.1. Договор перевозки груза**

С появлением новых и более современных способов передвижения, росла и вся транспортная система, которая служит маршрутом перемещения груза, пассажира или багажа. Для удовлетворения своих потребностей как юридические, так и физические лица могут воспользоваться большим перечнем транспортных средств, который закреплен не только Гражданским кодексом РФ, но и специальными кодексами и уставами.

В данной главе внимание будет уделено самому объемному, и значимому в сфере экономических отношений договору. Договор перевозки груза является основным транспортным договором, благодаря которому осуществляется перемещение материального предмета в пространстве. Договор является возмездным во всех случаях – размер и порядок оплаты определяется сторонами. По юридической природе данный вид договора относится к реальным, так как считается заключенным только после передачи груза перевозчику и, конечно же, требует письменной формы.

По данному договору перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз из пункта «А» в пункт «Би выдать его лицу, которое имеет право на его получение – получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Важно отметить, что законодатель радикально подходит к особенностям формы заключения договора перевозки груза. Общими положениями Гражданского кодекса РФ предусмотрено, что для заключения данного договора обязательно должна быть составлена транспортная накладная, а специальные законы контролируют, в какой именно форме она должна быть заключена, будь то коносамент[[11]](#footnote-11) или почтовая накладная.[[12]](#footnote-12)

Субъектный состав перевозки имеет специфический характер, так как для двустороннего договора предусмотрено три участника – грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик, причем первые два могут выступать в одном лице. Если же грузополучатель является отдельной стороной договора, то его принято называть третьим лицом. По специфике договора именно в его пользу, в пользу третьего лица, осуществляется перевозка.

На стороне перевозчика выступает юридическое лицо (профессиональная организация), которое осуществляет свою деятельность на основании лицензии по перемещению предмета договора в пространстве. Но осуществлять перевозку могут и лица без образования юридического лица, то есть индивидуальные предприниматели. Для осуществления такой деятельности они также обязаны иметь лицензию, а именно разрешение на управление определенным транспортным средством и своими действиями не нарушать существующего законодательства. Так, в соответствии со ст. 66 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации - оказание физическим лицам услуг по перевозке грузов для личных (бытовых) нужд осуществляется в соответствии с правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте, утвержденными Правительством Российской Федерации.[[13]](#footnote-13)

Грузоотправителем или грузополучателем может быть любое лицо, которое заинтересовано в удовлетворении своих потребностей по перевозке груза, при этом следует отметить, что если грузополучатель фактически стороной договора не является, а лишь выступает третьим лицом, это не дает права ограничить его в правах и обязанностях. Так наряду с грузоотправителем грузополучатель вправе:

* осуществлять требования о выдаче груза к перевозчику;
* предъявлять требования о возмещении ущерба вследствие утраты, недостачи или повреждения груза;
* быть обязанным принять груз от перевозчика.

Что качается сроков договора перевозки, то они напрямую зависят от специфики заключенного договора: оговариваются сторонами при заключении соглашения об оказании услуг в соответствии со специальными законами. Так в соответствии со ст. 89 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации срок доставки багажа, грузобагажа определяется временем следования поезда, которым отправлены багаж, грузобагаж, до железнодорожной станции назначения.[[14]](#footnote-14) Он напрямую зависит от транспорта, которым будет доставлен груз, а также от расстояния пути следования.

Учитывая то, что договор перевозки направлен на оказание услуг возмездного характера и систематическое получение прибыли, как и в ряде других обязательственных отношений здесь предусмотрена конструкция, направленная на заключение длительного сотрудничества между сторонами, в силу сложившихся между ними доверительных, партнерских отношений. В таком случае перевозчик и собственник груза могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозки. В соответствии со ст. 798 Гражданского кодекса РФ, по договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять грузы в обусловленном объеме. Помимо этих условий в таких соглашениях также будут предусмотрены и условия о сроках, порядке расчета, обстоятельствах принятия груза и т.п. При заключении долгосрочной перевозки происходит трансформация всего договора из имущественного, где непосредственно оформляются акты, направленные на получение и передачу имущества, в организационные, где договор направлен не на товарообмен, а на собственную организацию, то есть на установление взаимосвязей участников будущего товарообмена. В таких договорах более детально регламентируются:

* минимальный и максимальные объему грузов, предъявляемых к перевозке ежемесячно;
* график подачи транспортных средств, их типы, грузоподъемность, загруженность;
* порядок взвешивания отправляемых, прибывающих грузов
* сроки уведомления владельца груза о его прибытии или его подходе к пункту назначения и др.

Законодатель добросовестно подходит к вопросам об ответственности перевозчика за сохранность груза. Это выражается в том, что для каждого вида договора перевозки предусмотрен отдельный круг субъектов, который обеспечивает безопасность и надежность транспортировки. К каждому виду транспортной перевозки нужен определенный подход, так как она осуществляется разными по назначению техническими средствами и в разных физических условиях, будь то водная поверхность, суша или воздушное пространство. Поэтому и наличие специального разрешения (лицензии) на управление тем или иным транспортным средством ставится в приоритет в любой деятельности.

Система специального законодательства включает в себя и обширный перечень международных источников. К ним можно отнести Варшавскую конвенцию о международных воздушных перевозках, Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенную в Гамбурге. Российское законодательство многое восприняло из этих международных договоров. В частности, морское и воздушное законодательства РФ выделяют особых субъектов, на плечи которых ложится не только управление транспортным средством, но и ответственность за весь экипаж и перевозимый груз. Так в Воздушном Кодексе РФ в соответствии со ст. 57, командиром воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.[[15]](#footnote-15) Также указывается на то, что он руководит всем экипажем судна, отвечает за сохранность груза и судна в целом.

Не менее значим и статус капитана. В морском законодательстве это лицо наделено высшими полномочиями по управлению плавательным судном. На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу.[[16]](#footnote-16) В соответствии с международным договором капитан является последним членом команды, который покидает судно в чрезвычайной ситуации. Это говорит нам о высокой степени ответственности, который наделен каждый перевозчик.

В связи с длительным характером возможной транспортной перевозки, а также ценностью груза законодатель не оставляет без внимания и ответственность сторон за порчу, пропажу предмета транспортного обязательства. На взгляд автораодним из самых интересных моментов являются случаи, связанные с затонувшим имуществом, так как в силу специфики данной перевозки, большая вероятность сохранения имущества имеет место при перевозке водным транспортом, нежели чем железнодорожным или воздушным. В Кодексе торгового мореплавания сказано, что перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.[[17]](#footnote-17) То есть, в случае непредвиденной ситуации, внезапного шторма или иного стихийного бедствия, в результате которого целый корабль или только перевозимый груз были уничтожены, перевозчик не будет нести ответственности перед собственником груза. Но если грузополучатель докажет, что перевозимый груз мог бы уцелеть, если бы перевозчик зафиксировал груз специальными креплениями, которые были оговорены в договоре, то ответственность понесет грузоперевозчик в рамках стоимости груза и даже вследствие упущенной выгоды получателем.

Все имущество, которое находится в водном пространстве после крушения корабля поднимается на сушу только собственником этого имущества. К затонувшему имуществу относятся судна, которые потерпели крушение, обломки судов, оборудование, перевозимые грузы, находящиеся в одном из следующих состояний:

* на плаву (на поверхности водного пространства);
* под водой (ниже поверхности водного пространства);
* полностью погружены на дно;
* выброшены на мелководье;
* выброшены на берег.

Для людей, не являющихся собственниками этого имущества, но завладевших им после крушения судна, законодатель одновременно устанавливает обязывающую и поощрительную норму: «Доставить найденное имущество в ближайший морской порт и получить за это вознаграждение в размере 1\3 найденного имущества».[[18]](#footnote-18)

**2.2. Договор перевозки пассажира**

По статистике половину своей жизни человек проводит в состоянии сна, а четверть от оставшейся половины он тратит на свое передвижение. Путешествия занимают неотъемлемую часть в жизни каждого человека. Для кого-то это обязанности по работе, для кого-то хобби, но в независимости от целей передвижения, срока перемещения, такие отношения должны регулироваться с особой тщательностью, так как предметом данного транспортного обязательства является живой человек и неотделимые от него его жизнь и здоровье.

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира из пункта «А» в пункт «Б» за установленную плату проезда, которую пассажир обязуется уплатить. Но зачастую человек путешествует не налегке, а берет с собой все ему необходимое. В гражданском праве это именуется багажом. И если пассажир имеет при себе такой багаж, то перевозчик обязан за оговоренную плату перевезти и его, осуществив это в надлежащем качестве и с последующей передачей соответствующему лицу.

Сегодня пассажир наделен правом выбора любого средства передвижения, в зависимости от его требований и возможностей. Благодаря тщательно разработанному в сфере перевозки пассажира законодательству, он может не волноваться как за безопасность своих близких, так и за свою собственную.

Наиболее детально вопрос безопасности раскрыт в Воздушном кодексе Российской Федерации, где дано определение, что авиационная безопасность – это состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.[[19]](#footnote-19) Там же перечислены способы осуществления данной функции, круг лиц, который следит за их исполнением и предоставлена информация о проведении предполетных и послеполетных досмотров. Кроме того, большое внимание уделено поиску пропавших пассажиров, летевших на судне, которое потерпело бедствие.

Для того чтобы приобрести статус пассажира, заинтересованное лицо должно приобрести билет, который и будет являться основанием заключения договора перевозки пассажира. Форма билета, а также способы и особенности его приобретения устанавливаются отдельно, в порядке, который предусмотрен транспортными уставами и кодексами. Так в соответствии с п. 50 Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 N 112 (ред. от 28.04.2015) "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" - продажа билетов для проезда в междугородном сообщении производится в кассах автовокзалов, автостанций или иных пунктах продажи билетов, а при отсутствии таких пунктов - водителями или кондукторами непосредственно при посадке пассажиров в транспортное средство до отправления его из остановочного пункта.[[20]](#footnote-20)

Несмотря на то, что продажа билетов регулируется нормами договора купли-продажи, по которым продавец не вправе отказаться от предоставления своего товара покупателю за определенную цену, на основании ст. 24 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта - пассажиру может быть отказано в продаже билета в случае невозможности предоставления места вследствие превышения вместимости, предусмотренной конструкцией транспортного средства.[[21]](#footnote-21)

По субъектному составу перевозка пассажиров уступает грузовым перевозкам, но при этом наделят своих участников дополнительными правами и обязанностями. Так пассажир имеет право:

* перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях (в соответствии со Ст.181 КТМ РФ - 1 ребенок, не старше 2 лет – без места, от 2 до 12 лет – по льготному тарифу)[[22]](#footnote-22);
* провозить с собой бесплатную ручную кладь в пределах установленной нормы;
* сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

Перевозчик в свою очередь:

* обязан доставить пассажира и его багаж в пункт назначения;
* несет ответственность за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира или за опоздание прибытия в пункт назначения;
* несет ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью человека;
* несет ответственность за утрату багажа, его повреждение.

Законодательдобросовестно подходит к вопросу об обеспечении безопасности жизни и здоровья пассажира. Исходя из того, что объектом перемещения выступает человек, перевозчик должен максимально качественно оказывать свои услуги. Предоставлять необходимые материалы пользования, которые могут понадобиться пассажиру при транспортировке, если это предусмотрено договором, своевременно снабжать пассажира средствами питания, а при должной необходимости предоставить набор медицинского пользования или самостоятельно оказать такую помощь. Недаром законодатель отсылает нас к 59 главе Гражданского кодекса РФ, где рассматриваются обязательства вследствие причинения вреда, благодаря которым будут восстановлены все нарушенные права пассажира по договору перевозки.

Помимо того, что перевозчик должен тщательно следить за качеством перевозки своих пассажиров, он также должен содержать в исправном техническом состоянии не только средства перемещения пассажиров (локомотивы, вагоны), но и вокзалы и другие прилегающие к ним сооружения, которые предназначены для обслуживания пассажиров. Следить за тем, чтобы они соответствовали требованиям строительных и санитарных норм, а также норм и правил других нормативных документов. На железнодорожных станциях должны сооружаться пассажирские платформы, оборудованные навесами и павильонами, а также пешеходные настилы, тоннели, мосты в соответствии с нормами технологического проектирования.[[23]](#footnote-23) Эти положения применимы к каждому перевозчику, в зависимости от того, в какой сфере перевозки пассажиров он оказывает свои услуги.

В целом, договор перевозки пассажира – особая разновидность перевозки, имеющая следующие специфические особенности:

* договор перевозки пассажира является консенсуальным договором;
* доставка багажа пассажира оформляется реальным договором (с момента сдачи багажа перевозчику);
* права пассажира, как физического лица, предусмотрены также Законом о защите прав потребителей[[24]](#footnote-24).

**2.3. Договор фрахтования (чартер)**

Рассматривая самый интересный вид договора перевозки, следует сделать акцент на том, что он совмещает в себе как перевозку груза, так и перевозку пассажира, но при этом имеет определенное сходство с договором аренды транспортного средства с экипажем.

Из определения Ст. 787 Гражданского кодекса РФ также следует, что 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.[[25]](#footnote-25)

Наиболее распространенным чартер является на воздушном и морском транспорте. Возможность заключения чартера в РФ регламентируется только соответствующими кодексами, Кодексом торгового мореплавания и воздушным Кодексом. Если в ГК РФ предусмотрены возможности осуществления перевозки груза и пассажира, то зачем законодатель дополнительно выделил чартер, как самостоятельный вид договора перевозки? Это объясняется необходимостью дополнительной возможности осуществления транспортных обязательств.

Несмотря на то, что деятельность по перевозке груза и пассажиров очень тщательно разработана, найдутся случаи, когда существующих условий перевозки будет недостаточно. Именно в таких случаях и будет заключаться договор фрахтования. Например, в малонаселенных городах нашей страны не предусмотрены вылеты общими рейсами в страны Восточной Азии. В таких случаях туроператор заключает договор фрахтования с авиакомпанией по организации разового перелета по определенному маршруту и набирает группу туристов, готовых воспользоваться данной услугой.

Главное сходство чартеров на воздушном и морском транспорте состоит в том, что существование договора фрахтования направлено на удовлетворение особых потребностей, которые не могут быть решены путем простого заключения договора перевозки груза или договора перевозки пассажира.

Так в авиа-чартере предусматривается только один вид фрахтования – воздушный чартер, где предоставляется судно с экипажем, полностью укомплектованное и готовое к полету. Но в морских перевозках выделяется сразу два вида – это бербоут-чартер и тайм-чартер. Где бербоут-чартер – это договор фрахтования, по условиям которого судовладелец передает фрахтователю судно, не укомплектованное экипажем и не снаряженное для перевозок грузов. А тайм-чартер имеет схожую конструкцию с воздушным чартером.[[26]](#footnote-26)

Кроме того, договор фрахтования, как правило, заключается в предпринимательской сфере, для удовлетворения собственных интересов с целью получения выгоды. И здесь морской чартер существенно опережает воздушный чартер по востребованности, так как, используя водные трамповые суда (суда, работающие без расписания), предприниматель может перевезти интересующий его массовый однородный груз (нефть, лес, торф и т.п.) в большем количестве и за меньшую денежную сумму.

В заключение можно подвести итог, что договор фрахтования (чартер) используется не в каждом случае. Его существование обосновано исключительными требованиями к перевозке со стороны фрахтователя, которые могут выражаться в срочности перевозки, отсутствии других подходящих вариантов, перевозке особенно ценных грузов, животных.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Исследование сущности договора перевозки, его видов, специального законодательства и степень научной разработанности в Российской Федерации позволяет сделать следующие основные выводы и предположения.

Договор перевозки – это уникальная конструкция обязательственных отношений, которая предусмотрена в Гражданском Кодексе РФ. Благодаря существующим транспортным обязательствам мы можем пользоваться большим перечнем услуг по перемещению груза, пассажиров и багажа в пространстве и при этом быть полностью уверенными в качестве и безопасности предоставляемых услуг.

Изучая специальные кодексы и уставы, мы пришли к выводу, что действующие нормативно-правовые акты тщательно рассматривают каждый вид транспортного обязательства и максимально точно определяют круг прав и обязанностей субъектов, которые их осуществляют.

Между тем, несмотря на такое массивное законодательство, не редкими являются случаи их нарушения или возникновения спорных моментов, которые требуют дополнительного научного исследования.

Таким образом, российское законодательство в сфере исполнения транспортных обязательств требует постоянного обновления, потому что с ростом объема человеческих потребностей, будут совершенствоваться старые и возможно появляться новые способы передвижения или перемещения.

Так в научных работах затрагиваются не только существующие виды перевозки, но и выделяется новый - воздушно-космический. Это говорит нам о том, что возможно в скором времени и без того широкий перечень разновидностей перевозки пополнится новым видом, который также будет требовать должного законодательного закрепления.

**Библиографический список**

**I. Официальные документы**

1. Российская Федерация. Конституция (1993). Конституция Российской Федерации [Текст]: [принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.: по сост. на 21.07.2014 г.] / Российская Федерация. Конституция (1993) // Собрание законодательства РФ. − 2014. − № 31. − Ст. 4398.

2. Российская Федерация. Законы. Гражданский кодекс (часть первая) [Текст]: Федеральный закон от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ [ред. от 06.04.2015] / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.

3. Российская Федерация. Законы. Гражданский кодекс (часть вторая) [Текст]: Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ [ред. от 29.12.2015] / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410, 2013; № 51. – Ст. 6683.

4. Российская Федерация. Законы. Воздушный кодекс Российской Федерации [Текст]: Федеральный закон от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ [ред. от 30.12.2015] / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. - 1997. – № 1. – Ст. 82.

5. Российская Федерация. Законы. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации [Текст]: Федеральный закон от 7 марта 2001 года № 24-ФЗ [ред. от 09.03.2016] / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 1. – Ст. 55.

6. Российская Федерация. Законы. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Текст]: Федеральный закон от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ [ред. от 13.07.2015] / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 13. – Ст. 1810.

7. Российская Федерация. Законы. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст]: Федеральный закон от 10 января 2001 года № 18-ФЗ [ред. от 06.04.2015] / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 14. – Ст. 1968.

8. Российская Федерация. Законы. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Текст]: Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ [ред. от 13.07.2015] / Российская Федерация. Законы // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 14. – Ст. 2044.

**II. Монографии, учебники, учебные пособия, комментарии**

1. Степанов, С.А. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (учебно-практический) [Текст] / под ред. С.А. Степанова. – 4-е изд. – М.: Проспект; Екатеринбург : Институт частного права, 2015. – 763 с.

2. Суханов, Е.А. Российское гражданское право : Учебник: В 2 т. Т. II: Обязательственное право [Текст] / Отв. ред. Е.А. Суханов. – 2-е изд., стереотип. – М.: Статут, 2011. –747 c.

**III. Научные статьи**

1. Бразовская, Я.А. Правовое регулирование международной перевозки грузов в морском сообщении [Текст] / Я.А. Бразовская // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. – 2011. – № 5. – С. 42 – 45.

2. Фаст, О.Ф. Основания заключения договоров перевозки грузов автомобильным транспортом [Текст] / О.Ф. Фаст // [Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия Экономика. Управление. Право](http://cyberleninka.ru/journal/n/izvestiya-saratovskogo-universiteta-novaya-seriya-seriya-ekonomika-upravlenie-pravo). – 2009. – т. 5. – С. 88 – 92.

3. Мартынов, А.С. Форма договора перевозки груза [Текст] / А.С. Мартынов // Сибирский юридический вестник. – 2007. – № 2. – С. 63 – 66.

4. Припузова, О.Н. Договор перевозки грузов внутренним водным транспортом [Текст] / О.Н. Припузова // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2013. - № 4. – С. 1 – 2.

5. Кривоносов, Н.А. Космические перевозки как новая зарождающаяся отрасль транспорта [Текст] / Н.А. Кривоносов // Приоритетные научные направления: от теории к практике. – 2016. - № 22. – С. 221 – 226.

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) // Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398. [↑](#footnote-ref-1)
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51 ФЗ (ред. от 06.04.2015) // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301. [↑](#footnote-ref-2)
3. Степанов, С.А. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (учебно-практический) под ред. С.А. Степанова. – 4-е изд. – Москва : Проспект; Екатеринбург : Институт частного права, 2015. – 763 с. [↑](#footnote-ref-3)
4. Суханов, Е.А. Российское гражданское право : Учебник: В 2 т. Т. II: Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. – 2-е изд., стереотип. – М.: Статут, 2011. –747 c. [↑](#footnote-ref-4)
5. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 1. Ст. 82. [↑](#footnote-ref-5)
6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 13. Ст. 1810. [↑](#footnote-ref-6)
7. Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 09.03.2016) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 1. Ст. 55 [↑](#footnote-ref-7)
8. Федеральный закон от 10.01.2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (ред. от 06.04.2015) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 14. Ст. 1968. [↑](#footnote-ref-8)
9. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.10.2015) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 14. Ст. 2044. [↑](#footnote-ref-9)
10. [Постановления Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 03.12.2015) "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом"](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113363/)// Собрание законодательства РФ. 2011. № 17. Ст. 2407. [↑](#footnote-ref-10)
11. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 13. Ст. 1810. [↑](#footnote-ref-11)
12. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 1. Ст. 82. [↑](#footnote-ref-12)
13. Постановление Правительства РФ от 06.02.2003 N 72 (ред. от 14.05.2013) "Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте" // Собрание законодательства РФ. 2003. № 7. Ст. 646. [↑](#footnote-ref-13)
14. Федеральный закон от 10.01.2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (ред. от 06.04.2015) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 14. Ст. 1968. [↑](#footnote-ref-14)
15. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 1. Ст. 82. [↑](#footnote-ref-15)
16. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 13. Ст. 1810. [↑](#footnote-ref-16)
17. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 13. Ст. 1810. [↑](#footnote-ref-17)
18. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 13. Ст. 1810. [↑](#footnote-ref-18)
19. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 1. Ст. 82 [↑](#footnote-ref-19)
20. Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 N 112 (ред. от 28.04.2015) "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" [↑](#footnote-ref-20)
21. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.10.2015) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 14. Ст. 2044. [↑](#footnote-ref-21)
22. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 13. Ст. 1810. [↑](#footnote-ref-22)
23. Федеральный закон от 10.01.2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (ред. от 06.04.2015) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 14. Ст. 1968. [↑](#footnote-ref-23)
24. Закон РФ от 07.02.1992 №2300-1 (ред. от 13.07.2015) "О защите прав потребителей" // Собрание законодательства РФ. 2007. № 44. Ст. 5282. [↑](#footnote-ref-24)
25. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.12.2015) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст.410, 2013; № 51. Ст. 6683. [↑](#footnote-ref-25)
26. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.07.2015) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 13. Ст. 1810. [↑](#footnote-ref-26)