

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

Института права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему «Договор перевозки грузов: понятие, содержание, особенности»

Студент

Д.А. Шнейдер

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юрид. наук, доцент А.Н. Федорова

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2021

АННОТАЦИЯ

Актуальность темы работы обусловлена той высокой ролью, которая принадлежит транспорту в общей системе перевозок по стране. Развитию транспортных коммуникаций в Российской Федерации придается государством немалое значение. Непосредственно вопросы договора перевозки грузов регулируются положениями ч. 2 Гражданского кодекса РФ. Законодательством РФ предусматриваются особенности перевозки грузов отдельными видами транспорта.

Цель работы - провести комплексный анализ перевозки грузов в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Для этого определяются следующие задачи:

- изучить понятие и виды договоров перевозки грузов в российском гражданском праве;
- исследовать законодательное регулирование перевозки грузов;
- выявить гражданско-правовое регулирование перевозки грузов отдельными видами транспорта.

Объектом исследования являются правоотношения, складывающиеся в сфере перевозки грузов различными видами транспорта.

Предметом исследования выступают нормы, закрепляющие понятие и особенности перевозки грузов различными видами транспорта.

Методами исследования, используемыми при написании работы стали: диалектический, историко-правовой, сравнительный, формально-юридический, логический, системный и др.

При написании работы были использованы: нормативные правовые акты, учебная и специальная литература, материалы юридической практики. Всего использовано 56 источников. Объем работы составил 56 страниц.

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Общая характеристика перевозки грузов в российском гражданском праве.....	6
1.1 Понятие и виды договоров перевозки грузов в российском гражданском праве	6
1.2 Законодательное регулирование перевозки грузов.....	11
Глава 2 Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов отдельными видами транспорта.....	21
2.1 Особенности перевозки грузов автомобильным транспортом.....	21
2.2 Особенности перевозки грузов железнодорожным транспортом	29
2.3 Особенности перевозки грузов внутренним водным транспортом.....	42
Заключение.....	48
Список используемой литературы и используемых источников.....	50

Введение

Актуальность темы работы обусловлена той высокой ролью, которая принадлежит транспорту в общей системе перевозок по стране. Развитию транспортных коммуникаций в Российской Федерации придается государством немалое значение[50, с.180]. На современном этапе, в связи с территориальными изменениями в Российской Федерации (в частности, включение Республики Крым в состав государства) актуализируется необходимость создания условий для развития экономики, которая зависит, в том числе, от регулярной и четкой работы транспорта.

В соответствии со ст. 71 Конституции Российской Федерации следует, что нормативное правовое регулирование в области федерального транспорта, осуществляется только на уровне федерального законодательства. Непосредственно вопросы договора перевозки грузов регулируются положениями ч. 2 Гражданского кодекса РФ. Законодательством РФ предусматриваются особенности перевозки грузов отдельными видами транспорта.

Объектом исследования являются правоотношения, складывающиеся в сфере перевозки грузов различными видами транспорта.

Предметом исследования выступают нормы, закрепляющие понятие и особенности перевозки грузов различными видами транспорта.

Цель работы - провести комплексный анализ перевозки грузов в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Для этого определяются следующие задачи:

- изучить понятие и виды договоров перевозки грузов в российском гражданском праве;
- исследовать законодательное регулирование перевозки грузов;
- выявить гражданско-правовое регулирование перевозки грузов отдельными видами транспорта.

Методами исследования, используемыми при написании работы стали: диалектический, сравнительный, историко-правовой, формально-юридический, логический, системный и др.

Теоретическую базу исследования составили труды таких авторов как: Абрамова Е. Н., Аверченко Н. Н., Аксаментов О.И. Алферова Ю.Н., Алексеев С.С., Ананьева А.А., Бажина М.А., Брагинский М.И., Бевзюк Е.А., Бирюкова Т.А., Боловинова А.С., Витрянский В.В., Гвон К.Е., Иванова Е.В., Кабалкин А.Ю., Кархалев Д.Н., Козорезова О.Н., Котухов С.А., Кустова В.Д., Мезенцева Е.Д., Николишин Р.В., Пиджаков А.Ю., Прохорова Л.В., Припузова О.Н., Пурге А.Р., Пышмынцева В.С., Назарова М.О., Ломакина И.Г., Ротко С.В., Рябых Е.И., Санникова Л.В., Сатова Р.К., Скворцова Т.А., Самокиш М.С., Скворцова Т.А., Скворцова Т.А., Сысоев С.С., Фарион К.Ю., Шмакова А.С.

Нормативная база исследования представлена Гражданским кодексом РФ и иными федеральными законами, а также подзаконными актами. Также при написании работы использовались материалы судебной практики.

Структура работы представлена введением, двумя главами, подразделенными на пять параграфов, заключением и списком используемых источников.

Глава 1 Общая характеристика перевозки грузов в российском гражданском праве

1.1 Понятие и виды договоров перевозки грузов в российском гражданском праве

Ключевым элементом обеспечения сохранности груза на различных видах транспорта выступает договор перевозки грузов. Гражданский кодекс РФ устанавливает, что перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

С правовой точки зрения договор перевозки грузов призван регламентировать правоотношения между грузоотправителем (заказчиком) и грузоперевозчиком (как правило, транспортной компании) по перемещению и доставке определенного груза (партии грузов) в установленный пункт назначения. При этом груз передается (вверяется) заказчиком перевозчику.

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.

В научной литературе отмечается, что «отношения, возникающие в процессе перевозки грузов, устанавливаются по поводу территориального

перемещения товароматериальных ценностей (объектов перевозки) с помощью средств транспорта. Деятельность по перемещению (транспортировке) грузов и составляет предмет договора перевозки. Но перевозка грузов - процесс сложный. Кроме собственно транспортировки он включает в себя выполнение перевозчиком разнообразных по своему характеру и значению операций, в частности погрузку и выгрузку порожних и груженых контейнеров, загрузку грузов в суда, контейнеры, хранение грузов, выдачу их получателю и некоторые другие. Каждое из этих действий, взятое в отдельности, напоминает предмет других гражданско-правовых договоров - подряда, хранения, поручения, имущественного найма» [40, с.61]. Однако в совокупности все перечисленные обязательства образуют предмет договора перевозки.

Рассматривая юридическую природу договора перевозки грузов, выделим его особенности:

– двусторонность договора – заключается между грузоотправителем и перевозчиком, в том числе и в пользу третьего лица (грузополучатель), в случае, если грузоотправитель и грузополучатель не совпадают;

– реальность договора – его исполнение фактически начинается с момента принятия груза перевозчиком и выдачи документа (квитанции об оплате, накладная и проч.);

– возмездность договора – услуги перевозки оплачиваются [22, с.175].

В случае, если перевозки осуществляются транспортом общего пользования (железнодорожным, воздушным, водным, автомобильным), то оплата устанавливается в соответствии с утвержденными в определенном порядке тарифами (ст. 789 ГК РФ). Общеизвестным в юридической литературе является понимание рассматриваемого договора как строго формальной сделки (строго формального договора).

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного

документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

Российским гражданским законодательством предусмотрен еще один вид транспортных договоров целью которого является содействие выполнению основного транспортного договора – договора перевозки грузов, а именно договор транспортной экспедиции. При этом, «сам договор экспедирования не имеет юридического смысла, если он не предназначен для оказания дополнительных услуг клиентам транспортных организаций, которые обычно не имеют собственного автотранспорта»[42, с.157].

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 обязанности 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.

Мы полагаем возможным выделить еще один вид договора перевозку грузов – договор о смешанной перевозке.

При смешанной, «мультиmodalной» перевозке осуществляется «транспортировка груза с привлечением одной транспортной организацией нескольких видов транспорта»[25]. Данным видом транспортировки груза часто осуществляется перевозка негабаритных грузов в другие страны или по территории одной страны, где нет технической возможности воспользоваться одним видом транспорта. На территории РФ такими областями являются север страны и острова Дальнего Востока, в частности Сахалин и Курильские острова. На протяжении всей мультиmodalной перевозки ее сопровождает единый перевозочный документ — договор о смешанной перевозке.

В смешанных перевозках виды используемого транспорта могут сочетаться в различных комбинациях: автомобильные; железнодорожные; морские; авиаперевозки[41].

Помимо мультиmodalных перевозок существуют интерmodalные грузоперевозки. Между данными видами перевозки есть определенные формальные отличия.

«Интерmodalные перевозки — это перевозки, которые осуществляются различными видами транспорта, а заказчик может привлекать несколько компаний для транспортировки. Тип транспорта в случае интерmodalных транспортировок также может быть любым, а ответственность равномерно распределяется между всеми участниками»[26].

Сходство мультиmodalной и интерmodalной перевозок грузов состоит лишь в том, что доставка осуществляется с помощью различных видов транспорта. Самое заметное различие между ними заключается в том, что одна логистическая компания или транспортная организация несет всю ответственность при мультиmodalной перевозке. Следовательно, вся

ответственность за сохранность груза лежит на ней. При этом на всем маршруте даже при смене транспортного средства перевозка осуществляется по одному договору об организации мультимодальной перевозки[49, с.173]. В интермодальных перевозках при каждой смене вида транспорта приходит новый экспедитор, который его курирует, в результате чего при передаче груза ответственность переходит далее по цепочке. Следовательно, в данном случае заказчику нужно оформлять не одну, а целый ряд доверенностей, что крайне тормозит и еще больше усложняет процесс доставки груза[23, с.30].

Автоперевозки попадают в категорию мультимодальных, когда используется сложная схема с забором груза у нескольких поставщиков мелким автотранспортом с последующей его консолидацией и дальнейшей доставкой более грузоподъемным транспортом. Или, наоборот, когда основной путь товар проделывает в крупногабаритном транспорте, а на местах осуществляется адресная доставка разным получателям, заказчик при этом один. Такая схема считается одной из самых сложных.

Мультимодальные железнодорожные перевозки подразумевают долгий путь товара по железной дороге после перевалки его в порту, доставку груза автотранспортом от склада до вагона или наоборот. Самолет с железнодорожным транспортом комбинируется в очень редких случаях. К мультимодальной железнодорожной перевозке прибегают для транспортировки отдельных групп товаров (зерновых, насыпных, тарных и пр.) в больших, промышленных количествах с целью удешевления его конечной стоимости за счет более низкой цены железнодорожного транспорта.

Водные, они же контейнерные мультимодальные перевозки, в чистом виде встречаются очень редко, так как отправитель и получатель редко бывают связаны единой водной артерией.

Договор перевозки груза занимает одно из центральных мест среди договоров, заключаемых в сфере транспорта. Он относится к разновидности

договоров, содействующих торговле и обеспечивающих доставку товаров от производителя к конечному потребителю.

Таким образом, перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если Гражданским кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

1.2 Законодательное регулирование перевозки грузов

Возникновение правовых норм, регламентирующих перевозку грузов по морю произошло еще в конце IX в. Регулирование в указанный период времени именно морских перевозок было связано с тем, что первоначально торговые пути были водными. Правовое регулирование перевозок грузов железнодорожным транспортом в России получило развитие, когда началось активное строительство железнодорожного сообщения. «Первая крупная железнодорожная магистраль Санкт-Петербург - Москва вступила в строй в 1851 г., в 1892 г. запущено строительство Транссибирской магистрали, а в 1913 г. была построена ветвь Тюмень - Омск - Екатеринбург. Именно с этого момента стала развиваться железнодорожная сеть, а вместе с ней и правовые нормы, регулирующие перевозку грузов железнодорожным транспортом» [4, с.332].

Всю законодательную базу, регламентирующую условия заключения договоров перевозки и обеспечения сохранности грузов, условно можно разделить на две большие группы. В первую группу законодательной базы с некоторой долей условности было отнесено международное

законодательство. Оно представлено разного рода конвенциями, протоколами и прочими международно-правовыми актами.

Ко второй группе относится национальное законодательство. В настоящее время существует целый комплекс национальных законодательных актов, регламентирующих перевозку грузов в Российской Федерации. Среди них в первую очередь, следует отметить Гражданский кодекс Российской Федерации. Им устанавливаются основные общие правила о перевозке грузов, а также регламентируются отдельные вопросы гражданско-правовой ответственности участников транспортных правоотношений. Участники договора перевозки грузов за неисполнение своих обязанностей привлекаются к ответственности в виде штрафов, пеней, сборов[4, с.45]. Согласно ст. 330 ГК РФ[12] штраф и пени являются разновидностями неустойки как меры гражданско-правовой ответственности, т.е. установленная законом или договором денежная сумма, которую должник обязан уплатить кредитору в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств. Следовательно, «установленные в транспортном законодательстве в отношении участников перевозочного процесса меры ответственности в виде штрафа или пени являются санкциями гражданско-правового характера»[5, с.24].

При этом понятие «сбор» не раскрывается в общих положениях ГК РФ, а употребляется лишь в качестве термина, применяемого в налоговом законодательстве (ст. 64.2, 249 ГК РФ), в законодательстве о персональных данных (ст. 152.1, 152.2 ГК РФ), нормах, посвященных приобретению права собственности (ст. 221 ГК РФ).

В ч. 1 ст. 8 НК РФ под сбором понимается обязательный взнос, взимаемый с организаций и физических лиц, уплата которого является одним из условий совершения в отношении плательщиков сборов государственными органами, органами местного самоуправления, иными уполномоченными органами и должностными лицами юридически значимых

действий, включая предоставление определенных прав или выдачу разрешений (лицензий), либо уплата которого обусловлена осуществлением в пределах территории, на которой введен сбор, отдельных видов предпринимательской деятельности. Таким образом, этот платеж взимается в пользу государства или муниципального образования и не имеет ничего общего со сбором в гражданско-правовом смысле.

В специальном транспортном законодательстве, понятие «сбор» в большинстве случаев понимается как определенного рода плата за совершение каких-либо действий участником перевозочных правоотношений.

Помимо ГК РФ вопрос перевозки грузов регулируются Воздушным кодексом РФ[9] (ВК РФ), Кодексом внутреннего водного транспорта РФ[17] (КВВТ РФ), Кодексом торгового мореплавания РФ[18] (КТМ РФ).

Также среди источников правового регулирования перевозки грузов следует отметить ряд федеральных законов, а именно Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»[54] (УЖТ РФ), Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»[53] (УАТ РФ). Данными актами устанавливаются специальные нормы о перевозке грузов различными видами транспорта, конкретизируются вопросы гражданско-правовой ответственности участников за нарушение договора перевозки грузов.

Вместе с тем, в данных актах существует определенная терминологическая неопределенность. Понятийный аппарат в правовом регулировании договора перевозки грузов играет большую роль. Единообразие применения терминов в законодательстве, регулирующем договор перевозки грузов, способствует уменьшению разногласий между участниками транспортных отношений, количества судебных разбирательств и, следовательно, снижению судебных издержек.

«Действующее транспортное законодательство не содержит единых правил применения таких понятий, как «срок доставки», «расчетный срок доставки», «нормативный срок», «срок транспортабельности», «предельный срок», «срок годности». Соотношение этих понятий в действующем законодательстве не определено. В транспортных уставах и кодексах, а также в подзаконных нормативных актах нет четкого соотношения этих понятий между собой, некоторые из них вообще не используются»[5].

Мы полагаем, что понятия «срок доставки», «расчетный срок доставки» и «нормативный срок доставки» употребляются для установления времени прибытия груза в пункт назначения. Понятие «срок доставки» является общим. При этом в железнодорожном законодательстве при исчислении сроков доставки грузов в императивном порядке законодатель использует понятие «нормативный срок доставки», который определяется в п. 2.2. Правил N 245 исходя из норм суточного пробега. При этом представляется, что оба этих понятия имеют одно и то же смысловое значение. Следовательно, в действующее железнодорожное законодательство необходимо внести соответствующие изменения для унифицированного использования указанных выше терминов.

Понятия «срок транспортабельности», «предельный срок» и «срок годности» не имеют системного подхода в применении. Непоследовательность в законодательных актах затрудняет применение названных норм на практике. Некоторые из этих понятий употребляются лишь при регулировании перевозок отдельными видами транспорта[11].

Анализ данных нормативно-правовых актов также показал, что законодатель в зависимости от вида транспорта устанавливает различный размер ответственности за одно и то же нарушение, например за нарушение сроков доставки груза. При этом нет каких-либо критериев, определяющих величину предусмотренной неустойки. В связи с этим для унификации транспортного законодательства представляется целесообразным закрепить

единый подход при определении ответственности перевозчика за те нарушения, где это представляется возможным.

Российские суды при разрешении споров, связанных с взысканием неустойки за просрочку доставки груза, также рассчитывают размер ответственности исходя из фактической просрочки конкретной отправки груза при наличии соответствующих доказательств (транспортных накладных, ведомостей и т.д.), подтверждающих задержку только определенной части отправки[44].

Завершают систему источников правового регулирования перевозки грузов подзаконные акты, например Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 N 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации»[31], Приказ Минтранса России от 31 октября 2012 г. N 387 «Об утверждении портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации»[38], Приказ Минтранса России от 07.08.2015 N 245 «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом»[36], Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»[37], Приказ Минтранса России от 04.03.2019 N 66 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов»[35] и др. При этом, перевозка скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом должна соответствовать Техническому регламенту Таможенного союза ТР ТС 021/2011 «О безопасности пищевой продукции»[46].

Несмотря на то, что становление правового регулирования договора перевозки грузов имеет длительную историю, действующее законодательство, как уже было отмечено, отличается многочисленными

«пробелами» и «несоответствиями»[2]. В связи с этим реформирование транспортного законодательства, связанного с договором перевозки грузов, есть закономерная необходимость. Можно выделить следующие основные направления по реформированию.

Во-первых, приведение к «единому знаменателю» всего законодательства о договоре перевозки грузов. Данный аспект в реформировании является очень важным для устранения несоответствий в действующем законодательстве. В настоящее время транспортные уставы и кодексы имеют различные подходы по регулированию одних и тех же правоотношений. Например, нет единых правил в отношении подачи претензии к перевозчику (при перевозках грузов железнодорожным (ст. 123 УЖТ РФ) и воздушным транспортом (п.1 ст. 126 ВК РФ) - в течение 6 месяцев; по требованиям, вытекающим из договоров фрахтования, договоров перевозок грузов автомобильным транспортом (ст. 42 УАТ РФ, п. 87 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом), морским транспортом (ст. 406 КТМ РФ) - в течение срока исковой (одного года) давности).

Во-вторых, устранение коллизий в законодательстве о договоре перевозке грузов. Например, коллизия ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ. Указанные нормы различным образом закрепляют основания для освобождения перевозчика от ответственности за утрату, недостачу или порчу груза. В ст. 118 УЖТ РФ перечислены основания, которые освобождают перевозчика от ответственности, если грузоотправитель или грузополучатель не докажут его вину в утрате, повреждении или недостаче перевозимого груза. В свою очередь, ст. 796 ГК РФ, определяя ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, не закрепляет презумпции невиновности перевозчика (железнодорожной дороги) ни для каких случаев.

Данный спор был предметом рассмотрения в Высшем Арбитражном Суде РФ (ВАС РФ), который «практически перечеркнул» применение ст. 118

УЖТ. В п. 37 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»[34] говорится о необходимости применения ст. 796 ГК РФ, которая не устанавливает презумпции невиновности железнодорожного перевозчика. Несмотря на многочисленные обсуждения в юридической литературе и указания на порядок разрешения коллизии ВАС РФ, ни в ГК РФ, ни в УЖТ РФ каких-либо поправок по приведению в соответствие нормативных актов внесено не было.

Коллизия общих и специальных норм существует между п.1 ст. 400 ГК РФ и правил, устанавливающих презумпцию ограниченной ответственности перевозчика - п. 2 ст. 796 ГК РФ и ст. 96 УЖТ РФ. «Договор перевозки грузов, по сути, является предпринимательским договором (при наличии всех признаков предпринимательского договора, в том числе и субъектного признака, когда грузоотправитель и грузополучатель выступают субъектами предпринимательской деятельности. Учитывая презумпцию равенства сторон договорных обязательств, невозможно наделение одной стороны гражданских правоотношений большими правами, чем другой. Следовательно, нормы об ограниченной ответственности должны распространяться и на грузоотправителя. Однако в действующем законодательстве нет таких положений. Более того, в юридической литературе такой подход признается экономически нецелесообразным и неблагоприятным для перевозчиков»[5, с.26].

Для разрешения существующего противоречия мы считаем необходимым в действующее законодательство. В п. 2 ст. 784 ГК РФ надлежит включить положения о соотношении норм ГК РФ и специализированного законодательства, в том числе УЖТ РФ, указав следующее: «Условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними

правилами. Общие положения о перевозке (ст. 784 - 800) применяются, если это не противоречит транспортным уставам и кодексам».

В-третьих, устранение переурегулированности отношений по перевозке грузов. В настоящее время правовое регулирование договора перевозки грузов характеризуется тем, что содержит большое количество нормативных правовых актов. Так, например, только в отношении перевозки грузов железнодорожным транспортом принято более 26 подзаконных нормативных правовых актов, в отношении перевозки грузов воздушным транспортом - более 17. Многие нормы дублируют нормы законов, а в ряде случаев и противоречат им. Возможным способом разрешения данного недостатка транспортного законодательства в сфере перевозок грузов является уменьшение их количества. Наиболее правильным представляется провести консолидацию применяемых правил в едином документе, наиболее удобном для применения. Руководствуясь нормами Федерального закона «О техническом регулировании»[55], целесообразно сгруппировать все технические условия по перевозке грузов в единый документ - технический регламент. Это позволит сосредоточить нормы, посвященные перевозке грузов, в унифицированном документе и тем самым ликвидирует их раздробленность и разрозненность. Кроме того, в соответствии со ст. 9 Федерального закона «О техническом регулировании» технический регламент принимается на уровне федерального закона или постановления Правительства РФ в порядке, установленном соответственно для принятия федеральных законов и постановлений Правительства РФ. Это означает, что законная сила технического регламента выше, чем сила нормативного правового акта, принятого ведомственным органом, например МПС РФ, ФАП РФ и т.д. При этом в транспортных уставах и Кодексах должна быть предусмотрена ссылка на соответствующий технический регламент, что сделает применение законодательства о перевозке грузов проще.

В-четвертых, устранение «терминологических несоответствий». Законодательство о перевозке грузов характеризуется большим количеством «терминологических несоответствий». Глава 40 ГК РФ называется «Перевозка» и очевидно, что законодатель обозначает все транспортные договоры единым термином «перевозка». Тем самым происходит смешение понятий договора перевозки грузов и иных договоров, входящих в группу транспортных договоров, «опосредующих договор перевозки грузов» [8, с.254] (например, договор об организации работы по обеспечению перевозок грузов). Это приводит к тому, что на практике хозяйствующие субъекты сложившиеся между ними отношения регулируют иными нормами права (например, к отношениям по перемещению груза применяются нормы о договоре фрахтования). Все вышеуказанное порождает многочисленные споры, разрешение которых является предметом судебных разбирательств, отличающихся необходимостью вложения временных и финансовых ресурсов. В связи с этим необходимо скорректировать нормы таким образом, чтобы не возникало неоднозначного толкования их сути.

Договор перевозки грузов относится к договорам оказания услуг. Однако транспортные уставы и кодексы нередко используют для раскрытия данного договора термины, характерные для договора подряда. Например, в УЖТ РФ термин «работы» используется для определения отдельных действий, составляющих суть договора перевозки грузов железнодорожным транспортом (в том числе совершаемых при самом заключении рассматриваемого договора). Так, в «ст.22 УЖТ РФ подача и уборка вагонов, контейнеров, погрузка и выгрузка грузов, грузобагажа, выдача санитарных паспортов, хранение грузов и контейнеров справедливо именуется работами. Такое «смешение» представляется «пережитком» и вызывает повод для дискуссий в отношении правовой природы договора перевозки грузов и возможности применения иного правового регулирования» [15, с.7; 28, с.6; 48, с.73].

В транспортном законодательстве, посвященном договору перевозки грузов, используются различные термины для обозначения одних и тех же понятий. Например, в нормах, регулирующих ответственность участников договора перевозки грузов, сумма, уплачиваемая перевозчиком за просрочку доставки груза, практически во всех транспортных уставах и кодексах именуется как штраф (ст. 120 ВК РФ, ст. 97 УЖТ РФ, ст. 34 УАТ РФ). Однако в Кодексе внутреннего водного транспорта для данных целей используется термин «пени» (ст. 116 Кодекса внутреннего водного транспорта). В КТМ РФ просто указывается на «сумму, подлежащую возмещению перевозчиком» (ст. 177 КТМ РФ).

Руководствуясь разъяснениями Постановления ФАС Московского округа от 3 сентября 2007 г. N КГ-А40/8531-07 по делу N А40-74809/06-31-590[32] и исходя из содержания норм о возмещении за просрочку в доставке груза, представляется целесообразным применять термин «пеня».

Мы считаем, что необходим комплексный подход в развитии транспортного законодательства. Представляется целесообразным унифицировать те правила, которые применимы ко всем видам транспорта, и в том объеме, в каком это возможно (например, положения, связанные с размером ответственности перевозчика, использование терминов при исчислении сроков и т.д.). Такой комплексный подход позволит сделать транспортное законодательство более гармоничным, отвечающим мировым тенденциям развития правового регулирования различных отношений, в том числе и транспортных.

Глава 2 Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов отдельными видами транспорта

2.1 Особенности перевозки грузов автомобильным транспортом

Гражданский кодекс РФ не содержит определения понятия перевозки грузов автомобильным транспортом. Исходя из содержания и смысла ст. 785 ГК РФ можно сформулировать определение понятия данного договора. Мы предлагаем под договором перевозки грузов автомобильным транспортом понимать договор, по которому перевозчик обязуется доставить автомобильным транспортом вверенные ему отправителем грузы в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку грузов установленную плату.

Сторонами договора являются «грузоотправитель» и «грузополучатель». Ст. 2 УАТ РФ раскрывается понятие сторон договора. Так, грузоотправитель - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной; грузополучатель - физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза.

Договор перевозки грузов может быть разовым или рамочным[29].

Разовый договор заключается в отношении одного конкретного груза.

Ст. 429.1 ГК РФ дает определение рамочного договора. Рамочным договором (договором с открытыми условиями) признается договор, определяющий общие условия обязательственных взаимоотношений сторон, которые могут быть конкретизированы и уточнены сторонами путем заключения отдельных договоров, подачи заявок одной из сторон или иным образом на основании либо во исполнение рамочного договора.

К отношениям сторон, не урегулированным отдельными договорами, в том числе в случае незаключения сторонами отдельных договоров, подлежат применению общие условия, содержащиеся в рамочном договоре, если иное не указано в отдельных договорах или не вытекает из существа обязательства.

Рамочный договор (договор об организации перевозок) – определяет общие условия перевозки грузов. Условия каждой отдельной перевозки конкретизируются в заявках, которые стороны согласовывают на основании и во исполнение такого рамочного договора.

Согласно ст. 798 ГК РФ перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов 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.

Гражданским кодексом РФ в ст. 432 устанавливается, что договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Существенными являются условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Существенным условием разового договора перевозки груза является его предмет, а именно описание груза – его наименование, количество (вес, объем).

В материалах правоприменительной практики к существенным относятся и другие условия, в частности о сроке доставки груза, пунктах отправления и назначения перевозки, сумме договора и др.

В целом нет конкретного перечня условий, которые бы в законе были названы существенными или необходимыми для данного договора. Суды по-разному определяют, какие условия считать существенными.

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 перевозки грузов автомобильным транспортом имеет определенные сходства и различия с иными перевозочными договорами[20].

Договор перевозки грузов автомобильным транспортом имеет много общего с договором транспортной экспедиции. Отличия заключаются в основном в обязательстве. В договоре перевозки это доставка груза в пункт назначения, а в договоре транспортной экспедиции – услуги, связанные с перевозкой груза. Согласно 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 обязанности 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.

При согласовании в договоре перевозки дополнительных услуг, связанных с перевозкой груза, на отношения сторон могут распространяться правила гл. 41 ГК РФ о транспортной экспедиции.

Рассматривая сходства и отличия договора перевозки грузов автомобильным транспортом и договора фрахтования можно отметить, что по договору фрахтования фрахтовщик обязуется не доставить груз, а предоставить за плату вместимость транспортных средств на один или несколько рейсов. Так, согласно ст. 787 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.

В отличие от договора перевозки при фрахтовании фрахтовщик по общему правилу не несет ответственность за сохранность и сроки доставки груза. В связи с этим на основании письменного договора фрахтования осуществляется перевозка груза с сопровождением представителя грузовладельца либо перевозка груза, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей, а фрахтовщик может принимать груз без оформления транспортной накладной. Если иное не предусмотрено соглашением сторон, такой договор фрахтования заключается в форме заказа-наряда.

Сравнивая договор перевозки грузов автомобильным транспортом и договором аренды транспортного средства, можно отметить, что при аренде

транспортного средства предметом договора является транспортное средство и его характеристики. Арендатор получает его во временное владение и пользование, а объект и маршрут перевозки значения не имеют. По договору перевозки стороны заранее согласовывают вид груза и пункт назначения.

Для заключения договора перевозки достаточно составить транспортную накладную и выдать ее отправителю груза. В ней предусмотрены все сведения о перевозке, которые нужны для согласования предмета договора и других условий. Форма транспортной накладной позволяет описать груз и основные условия перевозки. Отдельный договор, как и транспортная накладная, составляется в письменной форме.

Накладную по общему правилу составляет грузоотправитель. Перевозчик по согласованию с грузоотправителем, если это предусмотрено соглашением сторон, может составлять транспортную накладную при перевозке грузов для личных, семейных, домашних или иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд.

Для описания груза необходимо указать его:

- наименование;
- количество - массу, размеры (высота, ширина, длина) и объем груза в кубических метрах.

Договор перевозки груза может включать обязанности, связанные с перевозкой груза, а именно:

- предоставить приспособления для погрузки;
- упаковать груз;
- маркировать груз.

В отношении передачи груза перевозчику договором могут быть предусмотрены:

- время и место, в которые перевозчик должен подать транспорт под погрузку, а отправитель - предъявить груз;

- допустимое время задержки (опоздание) подачи машины или предъявления груза, по истечении которого транспорт будет считаться неподанным, а груз - непредъявленным. С этого момента сторона сможет отказаться от договора и взыскать с опоздавшего контрагента штраф и убытки.

В нормативных актах допустимое время задержки установлено только для перевозчика - по умолчанию это два часа;

- кто будет осуществлять погрузку;
- кто будет опломбировать груз.

Срок доставки груза определяется ст. 190 ГК РФ. Установленный законом, иными правовыми актами, сделкой или назначаемый судом срок определяется календарной датой или истечением периода времени, который исчисляется годами, месяцами, неделями, днями или часами.

Срок может определяться также указанием на событие, которое должно неизбежно наступить.

Основные правила передачи груза предполагают возможность предусмотреть в договоре:

- место доставки (адрес) и получателя. Эти сведения должны совпадать со сведениями из транспортной накладной;
- кто будет выгружать груз;
- изменить срок выгрузки;
- обязанность перевозчика переместить груз после выгрузки;
- обязанность перевозчика передать получателю документы, которые переданы вместе с грузом. Как правило, это товарная накладная, сертификат соответствия и др.

За перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами.

Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

Работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон.

Перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы и багаж в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства.

Перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором, а отправитель за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам несут ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Перевозчик и отправитель груза освобождаются от ответственности в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств, если это произошло вследствие:

непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий;

прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;

в иных случаях.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа,

если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:

в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;

в случае повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере его стоимости;

в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза или багажа, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза или багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

Документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

Договором также могут быть установлены меры ответственности, не предусмотренные законом. Например:

- штраф за ненадлежащее оказание перевозчиком дополнительных услуг (погрузку, упаковку и пр.);

- штраф за просрочку доставки груза, который перевозчик должен выплатить отправителю (за каждый час или сутки опоздания);

Договором могут быть отменены отдельные меры ответственности или изменен их размер, если это допускается. Так, вы можете:

- изменить штраф за невывоз груза по вине перевозчика или непредъявление груза по вине отправителя. По умолчанию штраф составляет 20% провозной платы;

- изменить штраф за опоздание автомобиля на погрузку или его задержку по вине отправителя/получателя на погрузке/выгрузке. Для междугородного сообщения штраф составляет 1% от среднесуточной провозной платы за каждый час опоздания/задержки.

Договором также могут быть уточнены условия, при которых наступает ответственность. Например, при междугородней перевозке отправитель может потребовать возмещения ущерба за утраченный груз, если перевозчик не выдал его в течение 30 дней. В договоре можно увеличить или уменьшить этот срок.

По общему правилу соглашением ответственность перевозчика ограничена или устранена быть не может.

2.2 Особенности перевозки грузов железнодорожным транспортом

В настоящее время получает особенное значение правовое регулирование перевозок грузов железнодорожным транспортом, так как данная сфера составляет значимую долю совокупного грузооборота в целом в рамках Российской Федерации.

Сложно переоценить значение железнодорожных грузоперевозок для нашей страны, прежде всего, по причине ее территориальной протяженности. От эффективного и отвечающего современным требованиям регулирования договорных отношений в сфере грузоперевозок железнодорожным транспортом напрямую зависит социально-экономическое развитие в рамках всего государства. Развитие социальной инфраструктуры, доставка изготовленной продукции, сырья для производственного процесса – все эти факторы непосредственно взаимосвязаны с рассматриваемой сферой грузоперевозок. От адекватной и эффективной организации данного процесса зависит работа предприятий и благосостояние потребителей. В настоящее время практически не существует ни одной сферы экономики, которая не зависела бы от продуктивного функционирования железнодорожных транспортных путей. Особенно тесная взаимосвязь обнаруживается в таких сферах, как торговля, авиастроение, строительство, приборостроение, машиностроение.

В статье 785 Гражданского кодекса Российской Федерации на перевозчика по договору перевозки груза возлагается обязанность по перемещению груза, переданного ему грузоотправителем, и последующая его выдача грузополучателю.

Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом необходимо определить, как договор, в соответствии с которым одна сторона (железнодорожный перевозчик) обязуется перевезти груз в пункт назначения железнодорожным транспортом, а другая сторона (отправитель груза) обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

Так как перевозка груза является гражданско-правовой категорией, то, соответственно, перевозчик вступает в правоотношения, которые отличаются рядом особенностей, а именно: эти отношения относятся к сфере услуг, имеют договорную природу, имеют обязательственно-правовой и

возмездный характер. Причем, перевозчик в этих отношениях играет весьма значимую роль.

Сторонами договора перевозки являются перевозчик и грузоотправитель. Перевозчик является субъектом договора перевозки, обязанным доставить сохранный груз в пункт назначения[51, с.473]. За неисполнение обязанности перевозчик несет гражданско-правовую ответственность, которая может наступать в различных формах[52, с.259]. Грузоотправитель предъявляет груз к перевозке и уплачивает за перевозку определенную плату. Однако при этом в ходе железнодорожной перевозки задействован ряд иных субъектов. Прежде всего, это получатель груза, физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза, порожнего грузового вагона.

Более того, например, в качестве участников именно железнодорожного перевозочного процесса обозначены оператор железнодорожного подвижного состава. Оператором железнодорожного состава может являться юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обладающее вагонами, контейнерами на праве собственности или ином праве[47]. Оператор принимает участие в перевозочном процессе на основании договора с перевозчиком, которому предоставляет возможность осуществления перевозки путем использования указанных вагонов, контейнеров. Его правовой статус на сегодняшний день не является понятным.

Заключение договора осуществляется в письменной форме за счет составления транспортной накладной. Вместе с тем, транспортная накладная – это документ, удостоверяющий процесс выполнения сторонами договорных обязательств. Также транспортная накладная – это расчетный документ.

В то же время она является таким документом, который удостоверяет тот или иной юридический факт (скажем, транспортная накладная может

удостоверять факт повреждения соответствующего груза, факт его недостачи, либо факт его порчи). Существование транспортной накладной нужно для того, чтобы к перевозчику можно было предъявить те или иные претензии[19].

Можно сказать, что заключенным договор перевозки груза считается в тот момент, в который перевозчик принял определенный груз и предоставил отправителю необходимую грузовую квитанцию. В свою очередь, последнему необходимо будет поставить свою личную подпись в соответствующей дорожной ведомости.

В Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» договор перевозки грузов позиционируется как реальный, он заключается на основании заявки, поданной грузоотправителем перевозчику. Но в некоторых источниках по-прежнему сохраняется позиция о двойственности подобного договора и его возможном консенсуальном характере, по крайней мере, в случае если перевозчик берет на себя обязательство предоставить транспорт раньше, чем произойдет передача груза.

Ситуация осложняется тем, что в Модельном уставе железных дорог СНГ законодателем предложен консенсуальный характер договора железнодорожной перевозки[24].

При таких обстоятельствах, по существу, можно говорить о том, что на сегодняшний день характер договора в рамках перевозок Россия-СНГ поставлен в зависимость от территории, на которой были оказаны соответствующие услуги, что, безусловно, является нерациональным.

Железнодорожные перевозки предполагают согласование множества деталей, поэтому даже некоторые сторонники подхода о реальном характере подобного вида договоров полагают консенсуальную модель более приемлемой для участников гражданского оборота[10, с.60].

Правовая регламентация ответственности перевозчика при перевозке грузов железнодорожным транспортом в современный период не в полной мере соответствует концепции действующего гражданского законодательства и соответственно потребностям современного хозяйственного оборота. Несмотря на то, что данная сфера привлекает внимание ученых-цивилистов, за рамками существующих научных исследований остается значительное количество проблем, прежде всего связанных с ответственностью перевозчика. Наличие вопросов в правовом регулировании ответственности перевозчика на практике влечет достаточно большое количество обращений в арбитражные суды за разрешением споров, возникающих в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением перевозчиком своих договорных обязательств.

В связи с этим возрастает значимость исследований по проблемным аспектам ответственности сторон в рамках транспортных обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Актуальность этого вопроса также обостряется в связи с тем, что объемы железнодорожных перевозок грузов демонстрируют устойчивую стабильность. Незначительное снижение общего объема (- 0,9%) произошло в текущем году, что было вызвано объективными причинами, прежде всего из-за общего спада, имеющего место в российской экономике. При этом положительную динамику продолжают показывать перевозки цемента (4,7%), железных руд и руд цветных металлов (+2,5%), химических и минеральных удобрений (+2,2%).

Таким образом, значение железнодорожных перевозок грузов продолжает оставаться значимым сегментом российской экономики, что требует скорейшего решения имеющихся проблем в правовом регулировании этого вида деятельности и, конечно же, в контексте ответственности перевозчика.

Прежде чем рассматривать проблемные аспекты ответственности перевозчика по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом, следует обратиться к дефиниции гражданско-правовой ответственности применительно к участникам процесса перевозки грузов, так как в современной цивилистике имеется неоднозначные трактовки понятия «юридическая ответственность» и его соотношения с такой правовой категорией как «санкция».

Ряд авторов считает, что санкцию следует понимать как правовое средство, которое указывает на неблагоприятные организационные и имущественные последствия для участников хозяйственного оборота, которые следуют за совершение ими гражданского правонарушения и реализуются посредством специальных охранительных мер, установленных законодателем. Исходя из этого, если речь идет о договоре, то рассматривать санкцию как часть правовой нормы не целесообразно [14, с.235].

Применение санкции означает, что в действие вступают положения гражданского законодательства о принудительном обеспечении исполнения положений заключённого договора, в рассматриваемом нами случае – договора перевозки грузов. В этом контексте юридическая ответственность – это непосредственное применение мер государственного принуждения, которые применяются к правонарушителю и выражаются в законно установленных лишениях (обременениях), предусмотренных положениями закона или договора [5, с.24].

Из этого следует, что понятие «санкция» шире категории «меры ответственности». На основе изложенного большинство цивилистов определяют гражданско-правовую ответственность как разновидность юридической ответственности, что вполне обоснованно.

Все признаки и особенности гражданско-правовой ответственности, использующиеся при реализации договора перевозки грузов, в том числе и железнодорожном транспорте, отражены в транспортном законодательстве.

К числу особенностей гражданско-правовой ответственности участников договора перевозки грузов можно отнести то, что:

- ответственность за совершенное гражданское правонарушение участниками правоотношений при реализации договора по перевозке грузов железнодорожным транспортом регламентируется ГК РФ, Уставом железнодорожного транспорта и непосредственно самим договором;

- гражданско-правовая ответственность участников договора перевозки грузов железнодорожным транспортом наступает за нарушение обязательств по договору. В качестве мер гражданско-правовой могут быть применены лишь те, что опосредуют наступление неблагоприятных имущественных последствий, которых бы можно избежать, если бы поведение стороны было правомерным;

- компенсационный характер гражданско-правовой ответственности, суть которого состоит в том, что применяемые санкции как меры гражданско-правовой ответственности имеют целью компенсацию (возмещение) убытков, расходов, которые понесла пострадавшая сторона. Из этого следует, что эти меры направлены на обеспечение охраны регулируемых отношений и восстановление нарушенных прав и для обеспечения нормальных условий деятельности участников хозяйственного оборота и предотвращения возможных нарушений обязательств.

- наличие воспитательного элемента, проявление которого состоит в установлении повышенного размера ответственности по сравнению с общими нормами об ответственности, установленных ГК РФ для участников гражданско-правовых отношений, для участников процесса перевозки грузов. Это обусловлено важностью исполнения обязательств участниками процесса перевозки грузов.

В практике хозяйственного оборота в силу норм гражданского законодательства применяются такие формы гражданско-правовой ответственности как возмещение убытков; взыскание неустойки; взимание

процентов за неисполнение обязательств. В основе перечисленных мер – имущественная составляющая, которая реализуется посредством уплаты денежных сумм.

Анализ положений седьмой главы УЖТ об ответственности участников процесса перевозки грузов свидетельствует, что помимо возмещения ущерба в размере стоимости груза, который утрачен, испорчен или обнаружена его недостача, законодатель предусмотрел и «дополнительные обязанности», реализуемые в виде штрафа, пени, сбора[5, с.38]. При этом основной формой ответственности по рассматриваемому договору являются штраф и пени. При этом, законодатель не определяет правовую природу этих санкций в транспортном законодательстве, в частности в УЖТ, эти категории не раскрываются, что опосредует проблему понимания их сущности.

Согласно положениям статьи 330 ГК РФ, штраф и пени – это разновидность неустойки, которая рассматривается в качестве способа обеспечения обязательства, а ее взыскание признается мерой ответственности. Как известно, неустойка выполняет компенсационную функцию, что не исключает ее штрафной характер.

Что касается понятия «сбор», то вопрос о его правовой природе не вполне ясен. В транспортном законодательстве содержание этого термина не раскрывается. Так, в УЖТ указанное понятие используется в качестве дополнительной платы, которая уплачивается перевозчику грузоотправителем за допущенные им нарушения в процессе организации грузоперевозки. Такой сбор регламентирован специальными правилами[33]. В отдельных случаях предусмотрен сбор за непредъявление груза. Из этого следует вопрос о том, насколько единообразно используется понятие «сбор» в УЖТ РФ.

Еще одним проблемным аспектом является значительно завышенный в законодательстве объем ответственности в виде штрафов и пени. Как правило, истцы, обращаясь в суды с требованием о привлечении к

ответственности за неисполнение обязательств по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом, выдвигают требование о взыскании не одного штрафа, а их совокупности, в арбитражной практике, суды, как правило, принимают решения, в которых требования истца значительно снижаются[43] (в 90% случаев), что вызывает вопрос о целесообразности установленных объемов этих санкций, если правоприменитель не руководствуется этим установлением, а исходит из несоразмерности заявленных требований последствиям совершенного нарушения обязательства и для того, чтобы исключить возможность извлечения преимущества.

В сложившихся условиях вполне обоснованным видится предложение о пересмотре размера штрафов в УЖТ РФ в сторону понижения, что будет способствовать снижению исков о принудительном взыскании, так как должники в этом случае более охотно и активно будут оплачивать присужденные штрафы добровольно.

Переходя к рассмотрению вопроса об ответственности перевозчика, следует отметить, что в специальной литературе преобладающим является мнение о том, что ответственность этого участника процесса перевозки грузов имеет самое большое количество проблем и пробелов по сравнению с другими участниками процесса грузоперевозки[28]. Чтобы обосновать это утверждение, необходимо кратко охарактеризовать основания и особенности ответственности перевозчика. Законодатель устанавливает эту ответственность за следующие нарушения:

Необеспечение сохранности груза. Ответственность согласно положениям статьи 95 УЖТ РФ наступает для перевозчика в том случае, если он не обеспечил сохранность груза, после того как принял его для перевозки до момента выдачи его грузополучателю. Законодатель исходит из презумпции ответственности перевозчика за несохранность груза, при условии отсутствия доказательств, что утрата, недостача или повреждение

груза были допущены по причинам, независящим от него, то есть он не мог их устранить (предотвратить) в силу ряда объективных причин, которые:

- зависели от грузоотправителя или грузополучателя;
- в силу особенностей перевозимого груза (естественные свойства);
- из-за недостатков тары или упаковки, которые при наружном осмотре груза при приеме груза для перевозки обнаружены быть не могли;
- из-за применения тары или упаковки, которые не соответствовали свойствам груза, принятым стандартам, в случае отсутствия следов повреждения тары, упаковки в пути;
- из-за превышения норм показателей влажности груза, сданного для перевозки.

На основе анализа положений УЖТ, большинство исследователей делает вывод о том, что ответственность перевозчика имеет двойственную характеристику, что является не вполне логичным, так как, с одной стороны, объем ответственности для перевозчика значительно выше, чем для других участников, а с другой стороны, эта ответственность подлежит значительному ограничению, так как возмещению подлежит только реальный ущерб, причинённый перевозчиком, и дополнительно к этому законодатель устанавливает значительное число оснований, которые позволяют освободить перевозчика от ответственности, которые были изложены ранее[16, с.65].

Именно ограниченный характер ответственности перевозчика активно дискутируется среди представителей научной общественности. Обозначим показатели ограниченности ответственности перевозчика по возмещению ущерба, им причиненного при перевозке груза, которую законодатель ограничивает:

- размером стоимости груза, который был утрачен или была обнаружена его недостача;

- размером суммы, на которую произошло снижение стоимости груза, если он был поврежден или в размере его стоимости при условии, что поврежденный груз восстановить невозможно;

- размером объявленной стоимости груза, который сдан перевозчиком для доставки с объявленной ценностью при его утрате;

- размером доли объявленной стоимости груза, которая соответствует недостающей или поврежденной части груза, сданного для перевозки с объявленной ценностью, при обнаружении недостачи или его повреждения.

Смысл ограничения ответственности – снижение ее объема до размера реально нанесенного ущерба или в установлении фиксированного ее размера без учета размера ущерба. В этом случае ответственность ограничивается ценой груза или размером платы за его доставку (провозная плата).

Применение ограниченной ответственности перевозчика обосновывается положениями статьи 400 ГК РФ, в которой предусмотрено, что по обязательствам отдельных видов, в том числе и по видам деятельности, законодатель может ограничить право на полное возмещение убытков.

По мнению В.В. Витрянского, законодатель соотносит ограниченную ответственность не с нарушением обязательств, а с самим обязательством. Исходя из этого, если в законе прямо установлено, что к конкретному обязательственному правоотношению применяется принцип ограниченной ответственности, то, следовательно, независимо от характера нарушенного обязательства, ответственность должна применяться ограниченная[7, с.634].

В УЖТ принцип ограниченной ответственности не изложен, и пробелом является то, что отсутствует и отсылка к нормам ГК РФ (п. 1 ст. 400) относительно перевозки груза железнодорожным транспортом. При этом в содержании норм УЖТ этот принцип ярко прослеживается, прежде всего в отношении перевозчика, что дает повод специалистам говорить о нарушении принципа равенства сторон договора перевозки, одного из

основополагающих принципов гражданского законодательства. Исходя из этого, значительная часть исследователей указывает на то, что приоритет перевозчика ставит его в позицию сильной стороны перед другими участниками отношений. Однако другая группа авторов считает такое положение экономически обоснованным, так как в ином случае перевозчик для компенсации затрат может существенно увеличить размер провозной платы.

Также на перевозчика возлагается обязанность возврата взысканной платы за перевозку груза и другие платежи, причитающиеся перевозчику пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного груза, если она не входила в его стоимость. При этом законодатель возлагает бремя доказывания вины на перевозчика. Суд, как правило, исходит из того, что перевозчик должен доказать, что им была проявлена достаточная степень заботливости и осмотрительности и он принял все необходимые меры для надлежащего исполнения обязательств, возложенных на него по договору перевозки[45].

Просрочка доставки груза. Отменность за данное правонарушение регламентирована статьей 97 УЖТ, она налагается в том случае, если перевозчик не докажет, что она была допущена в силу обстоятельств, предусмотренных статьей 29 УЖТ: блокада, военные действия, непреодолимая сила, эпидемия и другие обстоятельства, например, в одном из судебных решений, суд освободил перевозчика от ответственности в силу того, что он доказал, что просрочка была вызвана эксплуатационными причинами[45].

Изложенное свидетельствует, что законодатель и в гражданском, и в транспортном законодательстве исходит из приоритета положения перевозчика. Как известно, в современном процессе грузоперевозок, монопольное положение занимает ОАО «РЖД», правовой статус которого отличается ограниченным объемом ответственности на началах вины, в том

числе и в контексте ограничения взыскиваемых сумм реальным ущербом. При этом гражданско-правовая ответственность других участников перевозочного процесса основывается на общих началах гражданского законодательства без исключений. Такое положение объясняется тем, что деятельность по перевозке грузов имеет высокую социальную значимость в современном хозяйственном обороте. Однако такое положение вступает в противоречие с еще одним правовым принципом – принципом справедливости. Являясь участником хозяйственного оборота, государство не должно обладать особыми привилегиями перед другими участниками процесса грузоперевозки, так как это противоречит двум основным юридическим принципам – принципу справедливости и принципу равенства сторон[56, с.94].

Положение других сторон перевозочного процесса (грузовладельцы, грузоотправители, другие лица) более уязвимо по сравнению с положением перевозчика, так как им вменяется при предъявлении претензии собирать и предоставить доказательства о том, что перевозчик проявил достаточную степень заботливости и осмотрительности и принял все необходимые меры для надлежащего исполнения обязательств, которые были возложены на него по договору перевозки, что на практике затруднительно, так как у сторон отсутствует реальная возможность по отслеживанию процесса перевозки на всем протяжении пути следования груза с момента погрузки его для перевозки и до момента выгрузки и выдачи грузополучателю. Также у сторон нет возможности оперативного реагирования при установлении факта нарушения перевозчиком обязательств, что не позволяет предоставить доказательства и привлечь перевозчика к гражданско-правовой ответственности.

Следует отметить и обширный перечень обстоятельств, установленный законодателем, позволяющий перевозчику не нести ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, принятого для перевозки груза,

который изложен в статье 118 УЖТ. На основе этого перечня можно сделать вывод, что перечень этих обстоятельств противоречит основам гражданского законодательства. Изложенный в статье 118 УЖТ перечень обстоятельств при этом не носит исчерпывающий характер и, соответственно, на практике может толковаться правоприменителем весьма расширено, что также ставит перевозчика в более выгодные условия.

Еще одним положением УЖТ, ущемляющим права грузоотправителя, является наличие «двойной» ответственности грузоотправителя, которую он несет в виде установления об обязанности уплатить штраф и дополнительный сбор за непредъявление груза для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения. Этот сбор перечисляется в пользу перевозчика, что также ставит его в преимущественное положение, а положение грузоотправителя можно оценить как «более слабое», так как на него возлагается два вида ответственности за одно и тоже гражданско-правовое нарушение, что недопустимо в гражданских правоотношениях.

Таким образом, нормы об ответственности сторон за нарушения условий договора перевозки груза железнодорожным транспортом недостаточно совершенны и требуют определенной доработки, в частности, целесообразно отменить сбор в пользу грузоперевозчика; уменьшить законодательно установленные объемы штрафов, что позволит снизить число исков по их принудительному взысканию.

2.3 Особенности перевозки грузов внутренним водным транспортом

Правовая основа договора перевозки грузов внутренним водным транспортом сложилась уже в XVI веке. «Данный факт подтверждается первым законодательным актом - Уложение 1649 г. «О мостах и перевозках», установившим правила судоходства по внутренним водным путям.

Зарождение и начало эволюции российского законодательства о перевозках грузов внутренним водным транспортом происходило в условиях сословно-представительной монархии и связано с нормами о договоре подряда. До революции 1917 г. российское гражданское законодательство рассматривало договор перевозки грузов в качестве отдельного вида договора подряда, не признавая его самостоятельным договором, однако, уже в период подготовки проекта Гражданского уложения не было сомнений в том, что договор перевозки грузов должен быть признан самостоятельным гражданско-правовым договором. Развитие законодательства о перевозках грузов внутренним водным транспортом продолжалось в период существования советского государства, в результате которого к началу 90-х годов XX века основной правовой формой выполнения перевозок грузов внутренним водным транспортом был плановый характер»[39, с.14].

В настоящее время понятие договора фактически повторяет определение договора перевозки груза в рамках современного гражданского законодательства.

Среди специалистов существует три точки зрения по поводу роли грузополучателя как третьего лица в заключаемом договоре перевозки: «согласно первой грузополучатель, не совпадающий с грузоотправителем, является самостоятельной стороной в договоре, поэтому сам договор следует признать трехсторонним. Вторая точка зрения базируется на том, что грузоотправитель и грузополучатель, даже если они и не совпадают в одном лице, являются одной стороной в договоре. Согласно третьей точке зрения, которая наиболее распространена, договор перевозки груза, в случае если грузоотправитель и грузополучатель не совпадают, является договором в пользу третьего лица»[21].

По своей правовой природе договор перевозки внутренним водным транспортом является реальным, так как считается заключенным только в

момент принятия перевозчиком груза и выдачи правоподтверждающего документа на груз.

Закключаемый договор носит возмездный характер. Размер провозной платы устанавливается сторонами с учетом особенностей, установленных ст. 6 КВВТ. Так, при взыскании задолженности за перевозку груза речным транспортом, истец, заявляя требования, указал, что в провозную плату подлежит включение стоимости дополнительных работ (не включенных в провозную плату) в связи с применением дополнительной буксирной тяги для прохождения затруднительных участков реки груженными судами. В ходе рассмотрения дела было установлено, что истец в навигацию 2015 г. (в июле 2015 г.) осуществил перевозку груза ответчика по реке Яна на основании поданных заявок на перевозку груза по предъявлении груза без составления договора перевозки; по результатам перевозки у сторон возникли разногласия по размеру провозной платы. Суд в удовлетворении требования отказал, поскольку расходы на вспомогательный флот (буксир) включены в тарифы, утвержденные уполномоченным органом, и являются составной частью провозной платы[30].

«Особенности правового статуса сторон договора перевозки на внутреннем водном транспорте позволяют сделать вывод также о публичном характере данного договора. Перевозчиком выступает судовладелец, непосредственно имеющий лицензию на осуществление данной деятельности. При этом грузоотправителем может выступать как физическое лицо в рамках перевозки груза для личных (бытовых нужд), так и юридическое лицо или индивидуальный предприниматель. Публичный характер договора обязывает перевозчика заключать соответствующие договоры без оказания каких-либо предпочтений в заключении договора. Публичность договора позволяет в случае возникшей необходимости использовать возможность принудительного заключения договора»[13].

К документам, подтверждающим факт заключения договора перевозки груза внутренним водным транспортом, относят транспортную накладную, а также оформленные на ее основании дорожную ведомость и квитанцию о приеме груза. В.В. Витрянский подчеркивает, что транспортная накладная содержит все существенные условия договора перевозки груза и, по сути, представляет собой письменную форму этого договора[6].

«Ввиду общепринятой практики морского права в области перевозок морскими судами, после принятия Федерального закона от 28 июля 2012 г. N 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», позволил сторонам договора перевозки внутренним водным транспортом применять коносамент в качестве транспортного документа, выдаваемого перевозчиком. Коносамент, пройдя исторический путь становления и развития, как в национальном, так и в зарубежном законодательстве, занял одно из центральных мест в системе правового регулирования международной морской перевозки грузов»[46, с.45], и в связи с этим был внедрен и в перевозки внутренним водным транспортом.

Коносаментом является ценная бумага, удостоверяющая право ее держателя распоряжаться указанным в коносаменте грузом и получить груз после завершения перевозки.

Коносамент выполняет три основные функции:

- является свидетельством заключения договора перевозки;
- является распиской в получении груза перевозчиком;
- является товарораспорядительным документом (ценной бумагой) [46].

После приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю коносамент. Товарораспорядительный характер коносамента заключается в возможности смены собственника груза путем передачи коносамента, пока груз плышет в порт назначения.

Таким образом, «коносамент - это товарораспорядительный документ, являющийся ценной бумагой индивидуального составления, удостоверяющей право ее законного держателя распоряжаться указанным в самой ценной бумаге грузом и получить груз после завершения перевозки» [46, с.45].

Детальное правовое регулирование использования коносамента изложено в параграфе 3 гл. VII КТМ. При применении коносамента в перевозках внутренним водным транспортом нормативные правила должны применяться по аналогии закона.

Договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза как всего судна полностью, так и его части (отдельных помещений). Такой договор называется договором фрахтования.

Статья 787 ГК также дает другое название договора фрахтования - чартер. 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. При этом порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами, кодексами, и иными законами.

В действующем КТМ чартер подразделяется на два вида: тайм-чартер и бербоут-чартер. По договору фрахтования судна на время (тайм-чартер) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или иных целей торгового мореплавания. Бербоут-чартер представляет собой договор фрахтования судна без экипажа, в рамках которого судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и

во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания ст. 211.

В КВВТ такого подразделения не производится и используется терминология ГК.

Существенным условием договора фрахтования является не доставка груза, а предоставление всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов. «Цель договора фрахтования та же, что и в договоре перевозки, - изменение территориального положения объекта. Значение чартера заключается не в передаче имущества, а в осуществлении услуг по перевозке, однако, в отличие от других договоров перевозки, для этого предоставляется вместимость судна»[3, с.7; 28,с.25].

В данной главе были рассмотрены особенности перевозки грузов отдельными видами транспорта.

Заключение

В результате проведенного исследования мы пришли к следующим выводам. Актуальность темы работы обусловлена той высокой ролью, которая принадлежит транспорту в общей системе перевозок по стране. Развитию транспортных коммуникаций в Российской Федерации придается государством немалое значение. Непосредственно вопросы договора перевозки грузов регулируются положениями ч. 2 Гражданского кодекса РФ. Законодательством РФ предусматриваются особенности перевозки грузов отдельными видами транспорта.

В соответствии со ст. 71 Конституции Российской Федерации следует, что нормативное правовое регулирование в области федерального транспорта, осуществляется только на уровне федерального законодательства. Непосредственно вопросы договора перевозки грузов регулируются положениями ч. 2 Гражданского кодекса РФ. Законодательством РФ предусматриваются особенности перевозки грузов отдельными видами транспорта.

Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если Гражданским Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Необходим комплексный подход в развитии транспортного законодательства. Представляется целесообразным унифицировать те

правила, которые применимы ко всем видам транспорта, и в том объеме, в каком это возможно. Такой комплексный подход позволит сделать транспортное законодательство более гармоничным, отвечающим мировым тенденциям развития правового регулирования различных отношений, в том числе и транспортных.

Гражданский кодекс РФ не содержит определения понятия перевозки грузов автомобильным транспортом. Исходя из содержания и смысла ст. 785 ГК РФ мы предлагаем под договором перевозки грузов автомобильным транспортом понимать договор, по которому перевозчик обязуется доставить автомобильным транспортом вверенные ему отправителем грузы в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку грузов установленную плату.

Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом это договор, в соответствии с которым одна сторона (железнодорожный перевозчик) обязуется перевезти груз в пункт назначения железнодорожным транспортом, а другая сторона (отправитель груза) обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

Понятие договора перевозки грузов внутренним водным транспортом фактически повторяет определение договора перевозки груза в рамках современного гражданского законодательства.

В представленной работе были рассмотрены особенности перевозки грузов отдельными видами транспорта, их существенные черты, а также проблемы реализации данных видов договоров.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Абрамова Е. Н., Аверченко Н. Н., Алферова Ю. Н. и др. Гражданское право: учебник: в 3 т. Т.1. / Под ред. А.П. Сергеева. М.: Проспект, 2020.
2. Алексеев С.С. Общая теория права: курс в 2-х т. Т.1. М.: Проспект, 2009.
3. Ананьева А.А. Фрахтование остается вне поля зрения законодателя // Транспортное право. 2014. N 2.
4. Бажина М.А. Основные направления реформирования законодательства о договоре перевозки грузов / под ред. О.А. Кузнецовой, В.Г. Голубцова, Г.Я. Борисевич, Л.В. Боровых, Ю.В. Васильевой, С.Г. Михайлова, С.Б. Полякова, А.С. Телегина, Т.В. Шершень // Пермский юридический альманах. Ежегодный научный журнал. 2018. N 1.
5. Бажина М.А. Терминологическая неопределенность в правовом регулировании договора перевозки грузов // Транспортное право. 2020. N 4.
6. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2007.
7. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. Кн. 4.
8. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. М.: Статут, 2006. Кн. 4. С. 254.
9. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 30.04.2021) // Собрание законодательства РФ. 1997. N 12. Ст. 1383.
10. Гвон К.Е. Исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом // Право и правопорядок: приоритетные

направления развития. Сборник научных трудов. – Хабаровск: Дальневосточный государственный университет путей сообщения, 2019.

11. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 18.03.2019, с изм. от 28.04.2020) // Собрание законодательства РФ. 1996. N 5. Ст. 410.

12. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 09.03.2021) // Собрание законодательства РФ. 1994. N 32. Ст. 3301.

13. Диканова Т.А., Жеребцов А.Н., Бондарев А.И., Зайкова С.Н., Сивопляс А.В., Темникова Н.А., Ротко С.В., Чернусь Н.Ю., Ястребов В.В., Беляев М.А., Подолян Д.А., Тимошенко Д.А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2019.

14. Иванова Е.В. Предпринимательское право: учебник для вузов. М.: Юрайт, 2020.

15. Кабалкин А.Ю. Услуги в системе отношений, регулируемых гражданским правом // Сб. ст. «Сфера услуг: гражданско-правовое регулирование» / Под ред. Е.А. Суханова, Л.В. Санниковой. М.: Инфотропик Медиа, 2011.

16. Кархалев Д.Н. Освобождение от договорной ответственности // Актуальные проблемы российского права. 2018. №4 (89).

17. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.06.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.06.2020) // Собрание законодательства РФ. 2001. N 11. Ст. 1001.

18. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 20.04.2021) // Собрание законодательства РФ. 1999. N 18. Ст. 2207.

19. Козорезова О.Н. Особенности правового регулирования договора железнодорожной перевозки грузов // Наука. Исследования. Практика.

Сборник статей по материалам международной научной конференции. Санкт-Петербург, 2021.

20. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 2014. N 31. Ст. 4398.

21. Котухов С.А., Бирюкова Т.А., Бевзюк Е.А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (постатейный) / Под ред. С.Ю. Морозова. М., 2015.

22. Кустова В.Д. Правовые средства обеспечения сохранности груза на различных видах транспорта // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. № 3-1 (54). С.175-176.

23. Мезенцева Е.Д., Прохорова Л.В. Мультимодальные перевозки: особенности и риски // Общество, экономика, управление. 2021. Т. 6. № 1.

24. Модельный законодательный акт «Устав железных дорог» (Принят в г. Санкт-Петербурге 03.04.1999 Постановлением 13-5 на 13-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ) // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. 1999. № 21.

25. Мультимодальные перевозки [Электронный ресурс] // Информационно-деловой портал «Транспортный бизнес». - URL: http://www.tnspb.ru/v-pomoshh-ehkspeditoru/stati-po-logistike-_stranica-14_/multimodalnyegruzoperevozki-osobennosti-i-riski.html (дата обращения 09.02.2021).

26. Мультимодальные перевозки грузов — основные отличия, особенности и преимущества [Электронный ресурс] // ВЭДЦЕНТР. - URL: <https://ved.center/> (дата обращения 11.03.2021).

27. Мультимодальные перевозки грузов [Электронный ресурс] // Глобал контейнер лоджистик. - URL: <http://www.containers.ru/multimodalnye-perevozki> (дата обращения 13.12.2020)

28. Николишин Р.В. Гражданско-правовое регулирование отношений в сфере перевозки грузов железнодорожным транспортом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008.

29. Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право. 2004. N 2.

30. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 1 февраля 2017 г. N Ф02-8104/2016 по делу N А58-869/2016.

31. Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 N 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2020. N 52 (Часть II). Ст. 8877.

32. Постановление ФАС Московского округа от 3 сентября 2007 г. N КГ-А40/8531-07 по делу N А40-74809/06-31-590 / СПС КонсультантПлюс.

33. Постановление ФЭК РФ «Об утверждении Правил применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (Тарифное руководство N 3)» от 19 июня 2002 г. № 35/15 (в ред. Приказа Федеральной службы по тарифам от 10 июня 2009 г. N 120-т) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2002. № 37.

34. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. 2006. N 1.

35. Приказ Минтранса России от 04.03.2019 N 66 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов»

(Зарегистрировано в Минюсте России 10.06.2019 N 54895) // СПС Консультант Плюс.

36. Приказ Минтранса России от 07.08.2015 N 245 (ред. от 28.12.2017) «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 14.03.2016 N 41393) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2016. N 17.

37. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (ред. от 15.09.2020) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 N 10186) // СПС КонсультантПлюс.

38. Приказ Минтранса России от 31.10.2012 N 387 (ред. от 29.06.2020) «Об утверждении перечня портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 13.12.2012 N 26103) // Российская газета. 2012, 25 дек. N 295.

39. Припузова О.Н. Гражданско-правовое регулирование договора перевозки грузов внутренним водным транспортом: Автореф. ... дис. канд. юрид. наук. М., 2006.

40. Припузова О.Н. Оказание услуг, возникающих из договора перевозки грузов внутренним водным транспортом // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2017. N 1-2.

41. Пурге А.Р. Правовая характеристика договора фрахтования судна // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2018. Т. 10. N 3.

42. Пышмынцева В.С., Назарова М.О., Ломакина И.Г. Проблема понимания договора транспортной экспедиции // Гуманитарные и

естественно-научные исследования: основные дискуссии. Материалы XXVIII Всероссийской научно-практической конференции. Ростов-на-Дону. 2021.

43. Решение Арбитражного суда Краснодарского края № А32-2019/2019 от 24.05.2019 г. // СудАкт. URL: [https:// sudact.ru/arbitral/doc/](https://sudact.ru/arbitral/doc/)

44. Решение Арбитражного суда Хабаровского края от 30 октября 2019 г. по делу N А73-16653/2019. URL: <https://kad.arbitr.ru/Card/919db31d-3614-4a77-bdda-44e0938b4308>.

45. Решение Арбитражного суда Челябинской области № А76-29982/2018 от 05.04.2019 г. // СудАкт. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc>

46. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 N 880 (ред. от 24.12.2019) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности пищевой продукции» (вместе с «ТР ТС 021/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности пищевой продукции») (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.07.2020) // Официальный сайт Комиссии Таможенного союза <http://www.tsouz.ru/>, 15.12.2011.

47. Ротко С.В. Коносамент в российском и зарубежном законодательстве // Международное публичное и частное право. М.: Юрист, 2011. N 1(58).

48. Санникова Л.В. Обязательства об оказании услуг в российском гражданском праве. М.: Волтерс Клувер, 2007.

49. Сатова Р.К. Мультимодальные перевозки в системе транспортных технологий // Вестник казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева. 2018. № 4.

50. Скворцова Т.А., Боловинова А.С., Самокиш М.С., Фарион К.Ю. Государственное регулирование предпринимательской деятельности в сфере оказания транспортных услуг // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2016. № 4 (56).

51. Скворцова Т.А., Рябых Е.И. К вопросу о субъектном составе договора железнодорожной перевозки грузов // Высокие технологии и

инновации в науке. сборник избранных статей Международной научной конференции. Санкт-Петербург, 2020. – СПб.: ГНИИ «Нацразвитие», 2020.

52. Скворцова Т.А., Сысоев С.С. Сущность гражданско-правовых обязательств и ответственность за их нарушение // Сборник избранных статей по материалам научных конференций ГНИИ "Нацразвитие". Материалы конференций. 2019. – СПб.: ГНИИ «Нацразвитие», 2019.

53. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 24.02.2021) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. N 46. Ст. 5555.

54. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 23.11.2020) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. N 2. Ст. 170.

55. Федеральный закон от 27.12.2002 N 184-ФЗ (ред. от 22.12.2020 «О техническом регулировании» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2021) // Собрание законодательства РФ. 2002. N 52 (ч. 1). Ст. 5140.

56. Шмакова А.С., Бажина М.А. Особенности ответственности участников по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом // Уральский журнал правовых исследований. 2020. № 2 (9).