

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

ИНСТИТУТ ПРАВА

(институт)

Кафедра «Гражданское право, гражданский процесс и трудовое
право»

030900.62 «ЮРИСПРУДЕНЦИЯ»

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(наименование профиля, специализации)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему «Понятие и виды договоров перевозки»

Студент(ка)

А.В. Дюжакин

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Е.А. Джалилова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Заведующий кафедрой канд.юрид.наук, доцент О.Е. Репетева

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

(личная подпись)

« _____ » _____ 2016 г.

Тольятти 2016

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

ИНСТИТУТ ПРАВА

(институт)

Кафедра «Гражданское право, гражданский процесс и трудовое право»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой «Гражданское право,
 гражданский процесс и трудовое право»

_____ О.Е.Репетева
 (подпись) (И.О.Фамилия)
 « ____ » _____ 2015 г.

ЗАДАНИЕ

на выполнение бакалаврской работы

Студент Дюжакин Андрей Владимирович

1. Тема: «Понятие и виды договоров перевозки».
2. Срок сдачи студентом законченной бакалаврской работы: 10.05.2016
3. Исходные данные к бакалаврской работе: Конституция РФ; Гражданский кодекс РФ; Трудовой кодекс РФ.
4. Содержание бакалаврской работы (перечень подлежащих разработке вопросов, разделов):
 Глава 1. Изучение характеристики договора перевозки
 Глава 2. Рассмотрение правовое регулирование отдельных договоров перевозки
 Глава 3. Определение проблем правового регулирования договора перевозки
5. Дата выдачи задания « 27 » ноября 2015 г.

Руководитель бакалаврской работы _____ Е.А.Джалилова
 (подпись) (И.О.Фамилия)

Задание принял к исполнению _____ А.В. Дюжакин
 (подпись) (И.О. Фамилия)

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

ИНСТИТУТ ПРАВА

(институт)

Кафедра «Гражданское право, гражданский процесс и трудовое право»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой «Гражданское право,
гражданский процесс и трудовое
право»

_____ О.Е.Репетева
(подпись) (И.О.Фамилия)
« ____ » _____ 2015 г.

**КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН
выполнения бакалаврской работы**

Студент: Дюжакин Андрей Владимирович
по теме: Понятие и виды договоров перевозки.

Наименование раздела работы	Плановый срок выполнения раздела	Фактический срок выполнения раздела	Отметка о выполнении	Подпись руководителя
Составление плана работ и библиографии.	Декабрь 2015	25.12.2015	выполнено	
Обсуждение I главы работы	Январь 2016	25.01.2016	выполнено	
Обсуждение II главы работы	Февраль 2016	25.02.2016	выполнено	
Обсуждение III главы работы	Март 2016	25.03.2016	выполнено	
Предоставлен черновой вариант работы	Апрель 2016	25.04.2016	выполнено	
Представление БР для проверки в системе «Антиплагиат»	Май 2016	26.05.2016	выполнено	
Предзащита	Май 2016	23.05.2016	выполнено	
Корректировка БР	Май 2016			
Защита БР перед государственной аттестационной комиссией	Июнь 2016			

Руководитель бакалаврской работы

Задание принял к исполнению

_____ Е.А.Джалилова
(подпись) (И.О. Фамилия)
_____ А.В. Дюжакин
(подпись) (И.О. Фамилия)

Аннотация

к бакалаврской работе

«Понятие и виды договоров перевозки»

студента группы ЮРбз-1131

Актуальность темы работы обусловлена тем, что в настоящее время достаточно распространены отношения, которые непосредственно связаны с выполнением перевозки грузов, пассажиров, багажа. Договоры купли-продажи и договоры перевозки занимают важное место среди всех гражданско-правовых договоров и довольно часто востребованы участниками гражданских правоотношений. Главой 40 Гражданского кодекса РФ предусмотрено регулирование договора перевозки, регулирование данного договора осуществляется также на основании уставов и кодексов, которые разработаны в зависимости от видов перевозки, вида транспорта, которым осуществляется перевозка. По договору перевозки груза перевозчик, который осуществляет перевозку, обязуется доставить переданный ему отправителем конкретный груз в согласованный сторонами пункт назначения и передать его указанному грузополучателю, в свою очередь отправитель обязуется выплатить стоимость за произведенную перевозку груза, определяемую по тарифам, утвержденным перевозчиком, либо соглашением сторон (ст. 785 ГК РФ).

По договору перевозки пассажира обязанность перевозчика заключается в том, что он обязан произвести доставку в пункт назначения пассажира (и его багаж), а пассажир, в свою очередь, должен оплатить цену за проезд, либо за провоз багажа (ст. 786 ГК РФ). Заключение договора перевозки подтверждается согласованием сторонами всех условий перевозки в письменной форме, либо в зависимости от вида перевозки: покупкой билета, подписанием товарной накладной и т.д.

Транспорт необходимое звено процесса перевозки. Транспортировка грузов и пассажиров регламентируется Международной конвенцией,

Гражданским кодексом Российской Федерации (далее ГК РФ) транспортными уставами, кодексами и иными нормативно правовыми документами, конкретными договорами, при составлении которых важно понимать, что каждый термин может быть поводом к возникновению определенных обязательств, ответственности сторон.

Цель исследования состоит в исследовании сущности договоров по перевозке в Российской Федерации, а также нормативно - правового регулирования данного вида услуги.

Договор перевозки – это соглашение между отправителем и перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить груз в установленное место и время за вознаграждение, а отправитель обязуется предоставить груз и оплатить услуги перевозчика. Договор перевозки – гражданско-правовая сделка. Стороны – отправитель и перевозчик. Отправителем м.б. любое лицо, имеющее право распоряжаться грузом (покупатель, посредник и тд)

Существенные условия: предмет договора, место и время исполнения обязательства и возмездность.

Договоры перевозки не требуют согласования, утверждения ни в каких государственных, правительственных и прочих органах.

Договор перевозки отличается от договора международной перевозки тем, что по последнему договору груз должен пересечь хотя бы одну государственную границу какой-либо страны.

Всего использовано 32 источников.

Объем работы составил 59 страницы.

Содержание

Введение	7
Глава 1. Общая характеристика договора перевозки	9
1.1 Понятие и признаки договора перевозки.....	9
1.2 Особенности субъектного состава договора перевозки.....	11
1.3 Содержание договора перевозки.....	14
Глава 2. Правовое регулирование отдельных договоров перевозки	17
2.1 Особенности договора перевозки грузов.....	17
2.2 Правовое регулирование железнодорожной перевозки.....	18
2.3 Договор воздушной перевозки.....	22
2.4. Особенности морской перевозки.....	28
2.5 Договор перевозки пассажиров и багажа.....	30
2.6 Договор транспортной экспедиции.....	32
Глава 3. Современные проблемы правового регулирования договора перевозки	34
3.1 Проблемы правового статуса сторон договора перевозки.....	34
3.2 Проблемы реализации договора перевозки.....	37
3.3 Проблемы ответственности за неисполнение договора перевозки...	40
Заключение	55
Список используемой литературы	57

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время достаточно распространены отношения, которые непосредственно связаны с выполнением перевозки грузов, пассажиров, багажа. Договоры купли-продажи и договоры перевозки занимают важное место среди всех гражданско-правовых договоров и довольно часто востребованы участниками гражданских правоотношений. Главой 40 Гражданского кодекса РФ предусмотрено регулирование договора перевозки, регулирование данного договора осуществляется также на основании уставов и кодексов, которые разработаны в зависимости от видов перевозки, вида транспорта, которым осуществляется перевозка. По договору перевозки груза перевозчик, который осуществляет перевозку, обязуется доставить переданный ему отправителем конкретный груз в согласованный сторонами пункт назначения и передать его указанному грузополучателю, в свою очередь отправитель обязуется выплатить стоимость за произведенную перевозку груза, определяемую по тарифам, утвержденным перевозчиком, либо соглашением сторон (ст. 785 ГК РФ).

По договору перевозки пассажира обязанность перевозчика заключается в том, что он обязан произвести доставку в пункт назначения пассажира (и его багаж), а пассажир, в свою очередь, должен оплатить цену за проезд, либо за провоз багажа (ст. 786 ГК РФ). Заключение договора перевозки подтверждается согласованием сторонами всех условий перевозки в письменной форме, либо в зависимости от вида перевозки: покупкой билета, подписанием товарной накладной и т.д.

Транспорт - это необходимое звено процесса перевозки. Транспортировка грузов и пассажиров регламентируется Гражданским кодексом Российской Федерации (далее ГК РФ) транспортными уставами, кодексами и иными нормативно правовыми документами, конкретными договорами, при составлении которых важно понимать, что каждый термин

может быть поводом к возникновению определенных обязательств и ответственности сторон.

Цель исследования состоит в изучении особенностей договоров по перевозке в Российской Федерации, а также нормативно - правового регулирования данного вида услуги.

Для достижения указанной цели исследования были поставлены и решены следующие взаимосвязанные задачи:

- рассмотреть история правового регулирования договора перевозки;
- раскрыть понятие договора перевозки;
- исследовать существенные условия договора перевозки;
- проанализировать ответственность сторон договора перевозки;
- рассмотреть вопросы судебной практики по договору перевозки.

Объект исследования – договор перевозки.

Предмет исследования – нормативно-правовые акты, судебная практика по вопросам договора перевозки.

Исходной теоретической базой исследования явились работы видных отечественных ученых: М.М. Агаркова, В.С. Анохина, М.Д. Блатнова, М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, В.Н. Гречуха и др.

Нормативно-правовую базу исследования составили нормативно-правовые акты Российской Федерации, а также публикации в научной периодической печати, материалы судебной практики.

Структура дипломной работы обусловлена предметом, целями и задачами исследования и состоит из введения, трех глав, заключения, список использованной литературы.

1. Общая характеристика договора перевозки

1.1. Понятие и признаки договора перевозки

Договор перевозки пассажира относится к числу формальных, является договором присоединения. Как правило, это публичный договор.

Транспортные перевозки – это один из часто распространенных видов производственно-хозяйственной деятельности, без которых сегодня немислимо развитие экономики любой страны. Исходя из это между субъектами хозяйственной деятельности участвующими в процессе перевозки возникают гражданско-правовые отношения регулируемые договором перевозки¹.

Существуют два основных вида договора перевозки – договор перевозки груза и договор перевозки пассажира.

По содержанию договора перевозки одна сторона именуемая Перевозчик должна доставить вверенный ему другой стороной именуемой Отправитель, груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза стороне, именуемой Получатель, при этом Отправитель, обязуется уплатить за перевозку груза плату, установленную по условиями договора.

Содержание договора перевозки пассажира предусматривает что: Перевозчик обязуется перевезти Пассажира в пункт назначения, а также доставить багаж Пассажира в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, при этом пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд и провоз багажа.

Пассажирские перевозки регламентируются одновременно несколькими федеральными законами РФ. Кроме того, в ряде регионов действуют дополнительные ограничения, так или иначе связанные с

¹ Абрамова Е.Н., Н.Н.Аверченко, Ю.В. Байгушева. Гражданское право [Текст]: Учебник: в 3-х томах. Том 2. Часть 1., М.: Книжный мир, 2010. – С.56

пассажирами перевозками. Незаконная перевозка пассажиров является серьезным правонарушением, а в некоторых случаях и преступлением².

Основополагающим документом, регламентирующим в том числе и пассажирские перевозки на территории России является ФЗ "О безопасности дорожного движения". Так, согласно указанному закону, ответственность за незаконную перевозку пассажиров наступает в случае нарушения правил устава автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Для регулярных перевозок таким нарушениями являются:

- Отсутствие или несоблюдение расписания маршрута.
- Несоответствие остановок транспорта принятым нормам.
- Отсутствие условного обозначения транспортного средства.
- Отсутствие контактных данных, схемы маршрута.
- Несвоевременное извещение об изменении расписания или маршрута.
- Осуществление перевозки пассажиров без билета.

Для "заказных" пассажирских перевозок в первую очередь необходим договор о фрахтовании, заключенный по согласию юридического лица, предлагающего услугу и нанимателя. Для пассажирских перевозок легковым такси на законных основаниях, помимо лицензии, необходимо регистрировать любой заказ в журнале регистрации. Незарегистрированный заказ для лицензированных такси - это незаконная перевозка пассажиров, карающаяся штрафом. Максимальный штраф за незаконную перевозку пассажиров может быть неприемлемо большим даже для юридических лиц.

К нарушениям, связанным с незаконной коммерческой деятельностью транспортного предприятия можно отнести:

1) Осуществление коммерческой деятельности без разрешения трактуется как незаконное предпринимательство по перевозке пассажиров и в некоторых случаях может повлечь и уголовное преследование. Для того, чтобы начать делопроизводство по этой статье, достаточно заявления в

² Абрамова Е.Н., Н.Н.Аверченко, Ю.В. Байгушева. Гражданское право [Текст]: Учебник: в 3-х томах. Том 2. Часть 1., М.: Книжный мир, 2010. – С.57

письменной в форме. Кроме того, незаконное предпринимательство само по себе, как правило, подразумевает нарушение еще нескольких законов УК РФ. Таких как, к примеру, уклонение от уплаты налогов³.

2) Нарушения, связанные с отсутствием у водителя должной квалификации/игнорированием ПДД предпринимателям следует обратить особое внимание на перечень документов, необходимых водителю пассажирского транспортного средства. Водитель должен иметь все необходимые для работы в РФ документы и водительские права соответствующей категории. Грубые нарушения ПДД водителем пассажирского транспортного средства могут служить поводом для начала разбирательства в отношении юридического лица (транспортной компании).

3) Нарушения, связанные с технической неисправностью транспортного средства или его непригодностью для пассажирских перевозок:

4) Использование транспортного средства, так или иначе непригодного для перевозки пассажиров также трактуется как осуществление незаконных пассажирских перевозок. При этом, речь идет не только о неисправном/не прошедшем технический осмотр/не отвечающем нормам безопасности транспорте, но и о транспорте исправном, но для пассажирских перевозок не предназначенном.

1.2. Особенности субъектного состава договора перевозки

Содержание любого договора в науке гражданского права признается множеством всех его условий. Условия выражаются определяемыми ими правами и обязанностями сторон, то есть различными комбинациями этих прав и обязанностей. По мнению В.В. Витрянского вполне возможно

³ Залесский В.В. Транспортные договоры: Учебно-практ. пособие. М.: Тихомиров М.Ю., 2007. с. 39

рассматривать проблему содержания договорного обязательства по перевозке пассажиров через права и обязанности пассажира и перевозчика.

Наиболее важной обязанностью воздушного перевозчика является обеспечение безопасности авиаперелетов. Авиационная безопасность определяется как состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в сферу деятельности авиации и обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов и аэропортов, службами авиационной безопасности (авиационных предприятий), а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральным законом (п. 1.2 ст. 83 ВК РФ).

Строгое соблюдение этих положений является необходимым условием надлежащего исполнения договора воздушной перевозки пассажира.

Основной обязанностью пассажира является внесение установленной платы за перевозку в силу того, что договор является возмездным (ст. 786 ГК РФ, п. 1 ст. 103 ВК РФ). При наличии багажа сверх нормы установленной договором бесплатной перевозки, пассажир обязан доплатить за провоз этого багажа⁴.

Провозная плата устанавливается по соглашению сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами (п. 1 ст. 790 ГК РФ). В настоящее время принцип «свободных тарифов», в соответствии с которым сам перевозчик устанавливает размер провозной платы, а пассажир сам фактом приобретения билета выражает свое согласие с размером провозной платы. Размер провозной платы должен быть одинаковым для всех пассажиров-потребителей. Однако, это правило не распространяется на случаи бесплатного предоставления транспортных услуг, скидок, дополнительных услуг для отдельных категорий граждан, когда это требуется законодательством или правилами перевозки конкретного

⁴ Гражданское право [Текст] / Под ред. А.И. Калпина, А.И. Масляева. - М.: Проспект, 2011. - С.104

перевозчика. Например, пенсионерам, ветеранам, инвалидам, студентам и т.д.⁵.

Основные права и льготы, предоставляемые пассажиру, перечислены в п. 3 ст. 786 ГК РФ. Нормы ГК РФ имеют приоритет над нормами транспортных уставов и кодексов, отсюда следует, что специальное транспортное законодательство не может ограничить перечень прав и льгот установленных нормами ГК РФ. Они включают в себя право пассажира бесплатно или на льготных условиях перевозить детей, ручную кладь в пределах установленных норм, и сдавать багаж к перевозке за плату по тарифу⁶.

Следует отметить, что пассажир как гражданин - потребитель имеет определенные гарантии соблюдения своих прав во избежание произвольного толкования положений ст. 107 ВК РФ перевозчиком. Так, при прекращении по инициативе перевозчика в одностороннем порядке договора воздушной перевозки пассажиров и багажа, пассажир имеет право на возврат суммы, уплаченной за воздушную перевозку (п. 2 ст. 107 ВК РФ). Тем не менее, плата за перевозку пассажиру не возвращается, если он нарушил правила поведения на борту воздушного судна, поставив под угрозу безопасность полета или жизни и здоровью других пассажиров, и не выполнил необходимые распоряжения командира воздушного судна.

В обязанности пассажира входит прохождение предполетного досмотра (ст. 85 ВК РФ). Досмотр пассажиров, а также членов экипажей воздушных судов, ручной клади и багажа проводится на воздушном транспорте в целях обеспечения безопасности полетов, охраны здоровья и жизни пассажиров, членов экипажа и авиационного персонала, предотвращение возможных попыток захвата гражданских воздушных судов и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской

⁵ Морозов С.Ю. Постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Ай Пи Эр Медиа, 2013. с.41

⁶ Хейгетова С.Е. Транспортные договоры : Учебное пособие. Ростов н/д: Изд-во СКАГС, 2010. с. 36

авиации, а также пресечение незаконного провоза оружия и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте в соответствии с условиями безопасности полетов. Правила и процедуры предварительного досмотра пассажиров, устанавливаются нормативными актами федеральных органов исполнительной власти.

Пассажир имеет право в одностороннем порядке отказаться от исполнения договора воздушной перевозки пассажиров и багажа (ст. 108 ВК РФ). Кодекс не определяет конкретных оснований, по которым возможен отказ пассажира от договора. Право на односторонний отказ от исполнения договора предоставлено пассажиру как гражданину-потребителю при соблюдении определенных условий. Например, пассажир имеет право отказаться от полета не позднее чем за двадцать четыре часа до вылета самолета, если самим авиаперевозчиком не установлен льготный срок. В этом случае, пассажиру возвращается уплаченная за билет сумма⁷.

Если пассажир отказывается от полета позднее, то он имеет право получить сумму, уплаченную за билет, но с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцать пять процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку. Удержание сбора перевозчиком следует рассматривать как меру оперативного воздействия, применяемую в одностороннем порядке.

1.3. Содержание договора перевозки

Содержание договора о перевозке грузов состоит из следующих пунктов: стороны договора, предмет договора, обязанности сторон, ответственность сторон, дополнительные моменты. Документы должны быть подписаны руководителями предприятий с обеих сторон и заверены гербовой печатью. Каждая сторона должна получить свой экземпляр договора.

⁷ Хейгетова С.Е. Транспортные договоры : Учебное пособие. Ростов н/д: Изд-во СКАГС, 2010. – 136 с.

Договор о перевозке груза является подтверждением достигнутых между партнерами соглашений о выполнении определенного вида работ и получении за это соответствующего вознаграждения.

Договор об организации перевозок грузов может быть заключен между физическими и юридическими лицами в любых комбинациях. Возможны и трехсторонние варианты, когда производитель только отгружает продукцию, а деньги за доставку платит уже потребитель по факту получения товаров. При этом все стороны договора о перевозке грузов имеют права и обязанности, а также несут ответственность в случае нарушения принятых договоренностей. Структура документа остается неизменной вне зависимости от количества участников.

Использование сторонней организации в качестве посредника при доставке продукции очень часто используется, когда товар поставляется малыми партиями и держать свой парк автомобилей для перевозок нерентабельно. Договор о перевозке грузов транспортом любого типа имеет одинаковое общее содержание, но может отличаться в деталях. Например, легко воспламеняющиеся и взрывоопасные грузы запрещено перевозить воздушным транспортом в целях безопасности, так как ликвидировать возможное возгорание в небе практически невозможно.

Договор о перевозке грузов автомобильным транспортом занимает лидирующее место в общем товарообороте государства. В машинах дозволено перевозить практически любую продукцию. К тому же они не зависят от расписания и могут отправиться в путь сразу же после подписания соглашения. Высокий уровень оперативности очень цениться в сфере доставки. И главное, договор об автомобильной перевозке грузов позволяет передать товар в любую точку на карте. Остальные виды транспорта, так или иначе, зависят от коммуникаций, а машина может добраться практически в любой населенный пункт⁸.

⁸ Елизаров В.А. Транспортное право . Учебник. - М.: Юстицинформ, 2011. – 263 с.

Морские и речные перевозки позволяют доставлять огромные партии товаров за один рейс. Но недостаток этого вида проявляется в необходимости оборудованных грузовых портов, поэтому он может использоваться только в городах с водоемами, предоставляющими возможность для судоходства. Договор о железнодорожных перевозках грузов чаще всего используется при доставке сырья от места добычи до места переработки. Такой способ очень удобен, так как зачастую позволяет привезти материалы прямо на территорию предприятия, что значительно экономит время.

Таким образом, содержание договора о перевозке грузов состоит из следующих пунктов: стороны договора, предмет договора, обязанности сторон, ответственность сторон, дополнительные моменты.

Договор на международную перевозку грузов помимо указанных выше моментов должен учитывать законодательство иностранного государства и не противоречить ему. В противном случае груз не пройдет таможенную проверку и будет возвращен отправителю либо конфискован. Договор на перевозку груза физическим лицом составляется в той же форме, что и для предприятий. Исключение составляет лишь отсутствие гербовой печати, которая попросту отсутствует у незарегистрированного субъекта предпринимательской деятельности.

2. Правовое регулирование отдельных договоров перевозки

2.1. Особенности договора перевозки груза

Договор перевозки грузов заключается между компанией, которая занимается перевозками, и ее клиентом. При этом данная компания обязуется доставить груз, а клиент - оплатить предоставленные услуги. Заключение договора является гарантией доставки с одной стороны, и оплаты перевозимого груза - с другой. Оформление документов транспортной доставки производится в соответствии с определенными правилами перевозок. Для транспортировки по железной и автомобильной дорогам, а также воздушным транспортом существует одна форма транспортных документов⁹.

Для перевозки водным транспортом предусмотрены другие документы. Их формы соответствуют установленным уставам и кодексам. Договор перевозки грузов содержит все условия и дополнительные обязательства, устанавливаемые между обеими сторонами: описание предмета перевозки и указание адреса его доставки; указание периода времени для выполнения заказа, т.е. срока доставки товара и времени оплаты; стоимость предоставляемой услуги и способ ее оплаты; ответственность сторон, исходя из требований законодательства, если договор перевозки грузов не выполнен; различные дополнения или изменения.

В случае если составляется договор перевозки грузов автомобильным транспортом, могут учитываться различные непредвиденные обстоятельства, по причине которых товар не может быть доставлен в установленные сроки. При этом должно быть документальное подтверждение причины просрочки. Заключаемый договор перевозки грузов сопровождается транспортной

⁹ Гражданское право [Текст] / Под ред. А.И. Калпина, А.И. Масляева. - М.: Проспект, 2011. - с.98

накладной или другим документом, содержащим сведения о перевозимом товаре.

При передвижении, например, по железной дороге или по воде составляется дорожная ведомость, отправителю выдается квитанция на груз. Что касается стоимости груза, то она определяется ценой товара. Размер платы за доставку имеет определенную стоимость, которая выводится на основании фиксированных тарифов или по соглашению сторон. За неисполнение каких-либо пунктов договора предусмотрена ответственность по закону и на основании данного договора перевозки.

Причиной наступления ответственности поставщика, перевозящего товар, может быть отсутствие товара, его количество и вес, не соответствующие накладной, испорченный товар. Стоимость возмещения составляет размер реального ущерба, нанесенного клиенту, причем оплата за доставку также возвращается, если она производилась отдельно. При нарушении условий договора какой-либо из сторон пострадавшая сторона для решения этих вопросов может обратиться в суд¹⁰.

Договор международной перевозки грузов оформляется при перемещении товаров и различного багажа по территории России с выездом в зарубежные страны. Международная доставка осуществляется теми же видами транспорта, что и по стране, и документы оформляются, соответственно, таким же образом. Договор перевозки грузов имеет очень большое значение как для компании, осуществляющей доставку, так и для ее клиентов.

2.2. Правовое регулирование железнодорожной перевозки

Договор перевозки, применяемый на любом виде транспорта, должен соответствовать следующим требованиям — реальный, возмездный и

¹⁰ Елизаров В.А. Транспортное право . Учебник. - М.: Юстицинформ, 2011. – 263 с.

двухсторонний. Т. е. перевозка всегда осуществляется за плату, договор заключается путем вручения отправителем груза перевозчику, а сторонами договора являются перевозчик и грузоотправитель. Ст. 2 УЖТ РФ¹¹ полностью подтверждает эти условия.

Договор перевозки груза железнодорожным транспортом носит публичный характер (ст. 789 ГК РФ), т. е. это договор, согласно которому перевозчик обязан осуществить перевозку груза в отношении каждого, кто к нему обратится.

Таким образом, чтобы ликвидировать заблуждения, необходимо сделать два очень важных вывода:

1. Грузополучатель не является стороной договора перевозки грузов, т. е. он является тем лицом, в чью пользу заключен договор.
2. Перевозочный документ (транспортная железнодорожная накладная) является документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза, но не является самим договором перевозки и текста этого договора (как, например, коносамент) не содержит.

Единственным на сегодняшний день перевозчиком на железнодорожном транспорте России является ОАО РЖД. Согласно ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»¹² инфраструктура железнодорожного транспорта может принадлежать юридическим и физическим лицам на праве собственности. Только при этом условии это лицо может стать перевозчиком. В России вся инфраструктура (за исключением путей необщего пользования) принадлежит государству. По мнению Е. Ковалевой, после окончания реформы железнодорожного транспорта у предпринимателей появится возможность заключать отдельные договоры с собственниками локомотивов и путей, т. е.

¹¹ Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 06.04.2015) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" // Российская газета, N 8, 18.01.2003.

¹² Федеральный закон РФ от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Российская газета, N 8, 18.01.2003.

иметь в собственности железнодорожную инфраструктуру станет необязательным¹³.

Появившиеся в последние несколько лет компании, обладающие собственным парком вагонов и контейнеров, не являются перевозчиками, а их следует считать участниками перевозочного процесса с неопределенным еще правовым статусом¹⁴. Некоторое время назад, с подачи чиновников из МПС РФ, появилось название для таких компаний — оператор железнодорожного подвижного состава, однако сегодня это определение из официальных документов исчезло.

Таким образом, развенчано еще одно заблуждение: дочерние структуры ОАО РЖД — «ТрансКонтейнер» и «Рефсервис» — точно так же, как и ни одна из частных компаний, обладающих собственным вагонным парком, железнодорожными перевозчиками не являются. Необходимо также отметить, что «договор об организации перевозок» к категории договоров перевозки не относится. Основная цель такого договора — урегулировать в ходе исполнения договора перевозки такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовали бы выполнению перевозочного процесса на данный период.

Транспортная железнодорожная накладная (далее накладная), является многофункциональным документом поскольку она подтверждает заключение договора перевозки груза, является товаросопроводительным документом, подтверждающим исполнение перевозчиком своих обязательств, а так же является расчетно-кассовым документом, на основании которого производится расчет провозного тарифа и начисление различных платежей и сборов.

Кроме того, любые претензии к железной дороге принимаются с предъявлением оригинала накладной. Исключение составляют претензии на

¹³ Ковалева Е.Н. Договор перевозки. — М.: Эксмо, 2006. — С. 16

¹⁴ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. — Статут, 2004. — С. 284

недоставку груза (полную утрату), они принимаются на основании находящейся у грузоотправителя «квитанции в приеме груза к перевозке». Накладная всегда оформляется на типографском бланке строгой отчетности. Бланки перевозочных документов должны заполняться машинописным, компьютерным способом или вручную, без подчисток или помарок.

Правила перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте включают в себя целый спектр различного рода формальностей.

1. Перевозка детей.

- В составах дальнего следования проезд детей, которым на момент проезда менее 5 лет является бесплатным, но только в том случае если ребенок не занимает отдельное место, то есть на 1 взрослого пассажира должен приходиться только 1 ребенок. Но, билет все равно должен быть оформлен.

- Что же касается детей от 5 до 10 лет, то в составах дальнего следования категорически исключается их проезд без сопровождения совершеннолетних. Хотя исключение все же существует, если ребенок является учащимся и использует железнодорожный транспорт для посещения учебных учреждений.

- В пригородных поездах проезд детей, в возрасте до 5 лет также бесплатный. За детей в возрасте от 5 лет нужно платить, в соответствии с действующими ценами железнодорожных билетов.

2. Правила перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом.

- Любой пассажир имеет полное право перевозить на 1 имеющийся проездной билет багаж весом до 36 кг. Если же в вагоне 2-местное купе, то до 50 кг.

- Сверх этой нормы пассажирам разрешается перевозить: бинокль, женскую сумочку, портфель, лыжные принадлежности, зонт и прочие мелкие вещи.

- В составах дальнего следования правила пассажирских перевозок на

железнодорожном транспорте немного другие. Здесь в норму багажа также входят такие принадлежности, как байдарки, детские и инвалидные коляски, педальные велосипеды, но обязательно в разобранном и хорошо упакованном виде.

- В пригородных электричках пассажиры выше сверхустановленных норм по перевозке могут перевозить различные посадочные материалы: саженцы, растения и так далее, высота которых не должна превышать 1,8 м. При этом корни растений должны быть тщательно упакованы.

- Также правила перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте пригородного назначения не запрещают перевозить в железнодорожном транспорте велосипед или коляску в неразобранном виде, с условием того, что перевозка будет осуществляться в тамбуре поезда.

2.3. Договор воздушной перевозки

Воздушная перевозка представляет собой деятельность перевозчика по перемещению в воздушном пространстве людей или материальных ценностей. Существенное значение имеет цель данной деятельности, в результате которой преследуется достижение конкретного результата – люди или материальные ценности должны быть доставлены в пункт назначения. Сам по себе процесс осуществления этой деятельности юридического значения не имеет¹⁵.

Когда перевозка осуществляется в отношении доставки в пункт назначения людей (человека), то эти люди (человек) именуется пассажирами (пассажиром). Материальные ценности, во всяком случае, будут являться вещами, которые при перевозке могут именоваться либо грузом, либо багажом, либо почтой. В соответствии с п.1 ст.784 ГК РФ, перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

¹⁵ Долинская В.В. Транспортные договоры [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. - № 8. – С. 32.

Понятие «договор» традиционно рассматривается как институт гражданского права. Именно поэтому, при рассмотрении различных видов договора воздушной перевозки мы ссылаемся в первую очередь на нормы гражданского права, содержащиеся в ГК РФ¹⁶. Но и в гражданском праве термин «договор» может употребляться в различных значениях.

Различают:

- договор, как разновидность сделок. В этом смысле договор является юридическим фактом, лежащим в основе договорного обязательства;
- договор, как правоотношение, которое возникает между сторонами договора. В этом смысле принято отождествлять понятие договор и договорное обязательство, которое возникает ввиду его заключения;
- договор, как документ, которым оформляются взаимоотношения сторон. В этом смысле договор (документ) служит доказательством факта заключения договора и фиксирует права и обязанности сторон (содержание договора).

В комментируемой статье понятие договор используется в значении сделки – соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей (п.1 ст.420 ГК РФ). Для подробного изучения договора в значении документ, отсылаем читателя к комментарию к статье 105 ВК РФ¹⁷.

В пункте 1 комментируемой статьи говорится о договоре воздушной перевозки пассажира и о договоре воздушной перевозки багажа. Договор перевозки пассажира и договор перевозки багажа – два различных гражданско-правовых договора, хотя и тесно друг с другом связаны. Договор перевозки пассажира является самостоятельным договором, в то время как договор перевозки багажа самостоятельным договором не является и зависит от существования договора перевозки пассажира. Оба договора заключаются

¹⁶ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. - № 8. – С. 32 – 41.

¹⁷ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья : договоры о выполнении работ и оказании услуг. - М.:2010. с.22

между перевозчиком и пассажиром. Но, заключение договора перевозки багажа возможно только после начала исполнения договора перевозки пассажира, то есть когда пассажир начал проходить регистрацию на рейс. После завершения регистрации пассажира заключение договора перевозки багажа невозможно.

Так, по договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку. Сторонами договора перевозки пассажира являются перевозчик и пассажир воздушного судна. Для более подробного изучения правового положения воздушного перевозчика, отсылаем читателя к комментарию к ст.100 ВК РФ.

Пассажиром может быть любое физическое лицо, вне зависимости гражданства и объема его дееспособности. Необходимо отличать факт-состояние «быть пассажиром», что означает иметь права и обязанности пассажира, и возможность самостоятельно стать пассажиром, то есть своими действиями приобрести для себя права и обязанности пассажира. В первом случае возраст пассажира значения не имеет, поскольку речь идет о правоспособности физического лица, которая возникает с момента рождения человека. Во втором случае, необходимо достижение физическим лицом должного уровня психической зрелости. Речь, в данном случае идет о дееспособности физического лица, объем которой закон связывает с возрастом человека.

Заключение договора перевозки пассажира может произвести только дееспособное физическое лицо. От имени малолетнего (до 14 лет) договор перевозки пассажира заключается его родителями, усыновителями или опекуном (ст.28 ГК РФ). От имени несовершеннолетних, в возрасте от 14 до 18 лет, договор перевозки пассажира заключается его родителями, усыновителями или попечителем (ст.26 ГК РФ).

Все несовершеннолетние пассажиры в возрасте до 18 лет допускаются к воздушной перевозке только в сопровождении совершеннолетнего

пассажира или под наблюдением перевозчика при отсутствии сопровождающего. Как правило, сопровождающими пассажирами являются законные представители несовершеннолетнего пассажира.

В противном случае, законные представители несовершеннолетнего пассажира совершают нотариально заверенную доверенность на право сопровождения, либо совершеннолетнему пассажиру, либо перевозчику¹⁸.

Еще одним исключением является то, что с несовершеннолетним пассажиром в возрасте до двух лет отдельный договор перевозки не оформляется. Данные о несовершеннолетнем пассажире в возрасте до двух лет указываются в договоре перевозки совершеннолетнего пассажира, в сопровождении которого он находится в течение всей перевозки.

Договор воздушной перевозки пассажира является консенсуальным. Первым признаком консенсуальности договора перевозки пассажира является то, что для его заключения сторонам необходимо и достаточно согласовать все существенные условия данного договора. После того, как стороны согласовали все существенные условия консенсуального договора, договор считается заключенным, а следовательно, для сторон является обязательным соблюдение условий этого договора. Так, для заключения любого договора стороны должны согласовать условие о предмете договора. В процессе согласования условия о предмете договора становится понятным, какие отношения возникли между сторонами, каковы основные права и обязанности сторон. По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения, а пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку. Согласование условия о предмете договора воздушной перевозки пассажира означает согласование сторонами условия выполнения действия перевозчика по доставке пассажира в пункт назначения. Для этого стороны согласовывают маршрут перевозки (пункт отправления и пункт назначения),

¹⁸ Долинская В.В. Транспортные договоры [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. - № 8. - с. 41.

а также дату и номер рейса. Само действие перевозчика по доставке пассажира в пункт назначения является гражданско-правовой услугой, объектом гражданского права¹⁹.

Второй признак консенсуального договора состоит в том, что момент начала его исполнения всегда отстает во времени от момента заключения договора. Например, пассажир заключает сегодня договор о том, что через месяц перевозчик доставит пассажира в пункт назначения.

Договор воздушной перевозки пассажира является двухсторонним и возмездным.

Двухсторонним (взаимным) договор воздушной перевозки пассажира является потому, что права и обязанности есть у каждой из сторон. Так, перевозчик обязуется доставить пассажира в пункт назначения, а пассажир обязуется оплатить воздушную перевозку.

На возмездность договора воздушной перевозки пассажира указывает наличие встречного предоставления от пассажира за оказанную перевозчиком услугу. Причем, совершенно не важно, когда пассажир исполнил свою обязанность по оплате – в момент заключения договора или после прибытия в пункт назначения. Этим объясняется, в частности, нецелесообразность установления гражданско-правовой ответственности пассажира за безбилетный (бесплатный) проезд. В то же время, привлечение пассажира к административной или к уголовной ответственности в данном случае вполне допустимо.

Согласно п.1 ст.790 ГК РФ, за перевозку грузов, пассажиров и багажа, взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Диспозиция данной нормы говорит о том, что размер провозной платы определяется соглашением сторон, что на практике встречается далеко не всегда.

¹⁹ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. - № 8. – С. 32 – 41.

Необходимо различать договор воздушной перевозки пассажира, который будет выполняться перевозчиком на регулярном рейсе (по установленному расписанию) и договор воздушной перевозки пассажира, выполняемый перевозчиком на рейсе вне установленного расписания (заказном рейсе). В первом случае договор воздушной перевозки пассажира является договором присоединения, что исключает возможность согласования условий о цене договора со стороны пассажира. Воздушный перевозчик самостоятельно определяет свою ценовую (тарифную) политику, что находит отражение в правилах применения тарифов перевозчика. Информация о тарифах перевозчика и о сопутствующих воздушной перевозке пассажира сборах (тарифная информация), подлежит регистрации, путем включения в единую базу данных в установленном порядке, а также опубликованию, путем доведения до лиц, осуществляющих бронирование, продажу и оформление перевозок пассажиров и багажа. Условие о цене (провозная плата) в случае воздушной перевозки пассажира на регулярном рейсе указывается в перевозочном документе, и является существенным условием договора. Уплата пассажиром провозной платы перевозчику (агенту перевозчика) приравнивается к волеизъявлению пассажира на заключение договора воздушной перевозки пассажира.

Что же касается договора воздушной перевозки пассажира, выполняемого перевозчиком на рейсе вне установленного расписания (заказном рейсе), то размер провозной платы (цена договора) может быть установлен соглашением сторон. Нормативные правовые акты, предписывающие обязательные требования ценообразования для подобных случаев, отсутствуют. Плата за перевозку пассажиров чартерными рейсами в перевозочном документе может не указываться, а следовательно, условие о цене в данном договоре существенным не является. В случае возникновения спора по поводу определения размера провозной платы в договоре перевозки пассажира, выполняемого перевозчиком на рейсе вне установленного расписания, применяется правило установленное в п.3 ст. 424 ГК РФ.

Все сказанное в данном пункте применимо в отношении договора воздушной перевозки багажа и в отношении договора воздушной перевозки груза.

В пункте 2 статьи 103 Воздушного Кодекса говорится о договоре воздушной перевозки груза и о договоре воздушной перевозки почты. Воздушный кодекс РФ одинаково определяет предмет договора перевозки груза и предмет договора перевозки почты. Стороны обоих договоров именуется перевозчик и грузоотправитель. Исследование правовой природы договора воздушной перевозки почты в настоящем комментарии не приводится.

Договор воздушной перевозки багажа и договор воздушной перевозки груза являются реальными, двухсторонними и возмездными.

Реальными данные договоры являются потому, что в отличие от консенсуального договора, для их заключения недостаточно только согласования всех существенных условий данных договоров. Пассажир (грузоотправитель) должен также совершить фактическое действие по передаче вещи (багажа, груза) перевозчику. Так, передача багажа совпадает по времени с моментом заключения договора воздушной перевозки багажа. Только после фактической передачи багажа (переходе владения) от пассажира к перевозчику, стороны заключают договор. Пассажир получает от перевозчика багажную квитанцию.

2.4. Особенности морской перевозки

ГК РФ определяет два вида договоров, используемых при морских перевозках: договор перевозки грузов (ч. 2, ст. 785) и договор фрахтования (ч. 2, ст. 787).

В Главе 9 КТМ РФ²⁰ объясняется разница между понятиями «перевозчик» и «фактический перевозчик»:

Перевозчик – это заключившее с пассажиром договор лицо или лицо, от имени которого он был подписан. Перевозчик не обязан сам осуществлять транспортировку пассажира и его груза.

Фактический перевозчик – лицо, использующее транспортное средство на основании права собственности и других основаниях, и фактически осуществляющее доставку пассажира и его багажа в место назначения.

Пассажир – это лицо, перевозимое на судне на основании договора перевозки по морю или на основании договоренности с перевозчиком в качестве сопровождающего при транспортировке различных грузов, животных или автомобилей.

В качестве перевозочных документов выступают пассажирский билет и квитанция на багаж. Размер оплаты за перевоз пассажира и его вещей устанавливается на основе договоренности сторон.

Пассажиру дается право перевозить бесплатно при плавании во внутренних водах или по льготному тарифу в заграничном сообщении одного ребенка возрастом до 2-х лет, которому не предоставляется отдельное место. Для детей, которые на момент поездки находятся в возрасте 2 – 12 лет, действуют льготные тарифы, им предоставляется отдельное место на судне;

Так же пассажир вправе бесплатно перевозить каютный багаж, вес которого не должен превышать установленные нормы.

Перевозчик обязан в установленные договором сроки доставить пассажира и имеющийся у него багаж в необходимый пункт назначения. Также от него требуется приведение перед началом плавания судна в состояние, гарантирующее пассажирам безопасность и комфорт. Транспортное средство должно быть укомплектовано командой и необходимым снаряжением.

²⁰ 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, 03.05.1999, N 18, ст. 2207.

2.5. Договор перевозки пассажиров и багажа

Договор на транспортные услуги имеет несколько разновидностей, которые связаны с категориями привлекаемого транспорта. Таким образом, различают договора на морские, воздушные, автомобильные и железнодорожные перевозки. Договор может составляться как на перевозку пассажиров, так и грузов, багажа. В зависимости от территории различаются международные и национальные перевозки. Категории перевозки, в свою очередь, определяют те или иные нормы права, применяемые к сторонам. Наибольшее распространение получил договор перевозки грузов, в котором указываются сроки, определяются объемы, порядок расчетов и другие условия. Сторонами, заключающими договор транспортных услуг, выступают грузоотправитель и перевозчик.

Последний является юридическим лицом, выполняющим перевозку на основании договора. При этом если производится перемещение грузов транспортом грузоподъемностью выше 3,5 тонн, то данная деятельность подлежит лицензированию. При заключении с таким лицом договора транспортных услуг его впоследствии признают недействительным. Второй стороной по договору выступает отправитель груза. Им может быть как физическое, так и юридическое лицо. Грузоотправитель может являться как собственником груза, так и третьим лицом, сдающим груз по поручению владельца от своего имени (экспедитор). Особым участником соглашения по транспортным услугам выступает грузополучатель²¹. Данное лицо стороной договора не является, но у него возникают обязанности и права, которые связаны с соглашением. К примеру, грузополучатель обязан принять от перевозчика груз, он имеет право выставить перевозчику претензию в случаях задержки груза, его порчи и т.д. Договор на оказание транспортных

²¹ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. - № 8. – С. 32 – 41.

услуг имеет существенные условия. Соглашение считается достигнутым в случаях, когда стороны достигли договоренности по всем существенным условиям, касающимся предмета договора, наименования и характеристик груза, размера платы, места назначения.

В отдельных случаях стороны самостоятельно определяют некоторые условия как существенные, которые должны указываться заказчиком в заявке на перевозку. Например, особые условия, маршрут, необходимый вид подвижного состава (объем, тип полуприцепа), подробный адрес мест разгрузки, погрузки, таможни, время и дата подачи автомобиля под разгрузку, упаковка и виды тары, приспособления, необходимые для крепления груза и т.д. Заявку присылают по факсу, почте или предоставляют лично, желательно также подтвердить свои требования по заявке по телефону. Договор на оказание транспортных услуг определяет следующие обязанности исполнителя. Перевозчик должен предоставить подвижной состав в исправном состоянии, подать для согласования с заказчиком весь список транспорта, включая марки, номера автомобилей, фамилии водителей и остальных работников, которые участвуют в перевозке.

Исполнитель отвечает за сохранность груза и несет материальную ответственность. Он не имеет права рассекречивать информацию по транспортировке, а прибегать к услугам экспедиторских компаний может только с согласия заказчика. После выполнения работ по договору перевозчик предоставляет отчет по оказанным услугам. Договор на оказание транспортных услуг определяет и обязанности заказчика. В них входит самостоятельное осуществление погрузки и разгрузки товара на собственной базе или складе, подготовка груза к отправке и сопроводительных документов до прибытия транспорта. Заказчик должен проверить транспорт исполнителя перед загрузкой, а также своевременно произвести оплату услуг.

2.6. Договор транспортной экспедиции

В доктрине гражданского права прочно закрепилось такое понятие как «транспортные договоры», под ними понимаются гражданско-правовые договоры, которые заключаются в сфере осуществления транспортной деятельности. Центральным звеном таких договоров является договор перевозки, а сопутствующим договором – транспортная экспедиция. Договор транспортной экспедиции представляет собой договор, заключаемый в рамках посреднических отношений, по своей сути он близок к агентскому договору. Целью заключения договора транспортной экспедиции является осуществление посредничества при заключении и исполнении перевозки, а также выполнение связанных с договором обязательств (например, предъявление груза к перевозке, осуществление таможенного оформления и т.д.)²².

В ст. 801 главы 41 Гражданского кодекса РФ закреплено, что договор транспортной экспедиции заключается между экспедитором и клиентом, которым выступает грузоотправитель или грузополучатель, в соответствии с которым экспедитор должен выполнить либо организовать выполнение предусмотренных договором транспортной экспедиции определенных услуг, а клиент обязан оплатить оказание таких услуг. Особенности договора транспортной экспедиции Договор транспортной экспедиции должен оформляться в письменной форме, иначе договор транспортной экспедиции будет признан недействительным (ст. 162 ГК РФ). Также клиент должен позаботиться о выдаче доверенности экспедитору, если в договоре предусмотрены такие обязанности экспедитора, на выполнение которых требуется доверенность. Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, оказываемые экспедитором. Под услугами в договоре транспортной экспедиции понимаются услуги, обеспечивающие перевозку

²² Долинская В.В. Транспортные договоры [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. - № 8. - С. 32 – 41.

груза. Услуги могут быть как основными, связанными с перевозкой (заключение договора перевозки, погрузка груза и разгрузка и т.д.), так и дополнительными (оформление обязательных таможенных документов, хранение груза, проверка груза на качество, количество и т.д.)²³. В отличие от основных услуг, предусмотренных в договоре, дополнительные услуги могут быть не предусмотрены в договоре транспортной экспедиции. Сторонами договора выступают экспедитор и клиент. В качестве экспедитора может выступать любое как юридическое, так и физическое лицо. В качестве клиента договора транспортной экспедиции так же могут быть физические и юридические лица – отправитель или получатель груза. Основной обязанностью экспедитора по договору транспортной экспедиции является исполнение или организация исполнения услуг, которые связаны с осуществлением перевозки груза. Например, организация перевозок груза транспортом и по маршруту, который выбирается экспедитором либо клиентом; получение необходимых документов; обеспечение отправки груза и его получения; хранение груза, а также иные услуги. Если не запрещено договором транспортной экспедиции, экспедитор может привлекать третьих лиц для исполнения обязанностей по договору. Экспедитор отвечает и несет ответственность перед клиентом за действия третьих лиц в соответствии с договором.

Экспедитор может отступать от указаний клиента для защиты его интересов, при условии, что он не мог заблаговременно у клиента узнать, что в данном случае нужно сделать (например, не было возможности позвонить клиенту, отправить факс и т.д.). Экспедитор, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, в интересах клиента может выбирать или изменять вид транспорта, маршрут осуществления перевозки и т.д., о таких изменениях экспедитор должен уведомить клиента незамедлительно в порядке, который определяется договором.

²³ Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. - № 8. – С. 32 – 41.

3. Современные проблемы правового регулирования договора перевозки

3.1. Проблемы правового статуса сторон договора перевозки

Согласно ст. 795 Гражданский кодекс РФ ГК за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздания прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим уставом или кодексом, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающих жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан возратить пассажиру провозную плату²⁴.

В случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан возратить пассажиру провозную плату.

В соответствии со статьей 800 Гражданского Кодекса Российской Федерации ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, определяется по правилам главы 59 Гражданского Кодекса Российской Федерации, если законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика.

Из всех правил о деликтной ответственности, содержащихся в гл. 59 ГК, к отношениям, связанным с причинением вреда жизни и здоровью пассажира при его перевозке, подлежат применению прежде всего нормы об ответственности за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (ст. 1079 ГК РФ). Юридические

²⁴ Морозов С.Ю. Транспортное право [Текст]: учеб.пособие. - М.: Издательство Юрайт, 2010. с. 87

лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (к каковой относится и использование транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. При этом обязанность возмещения вреда возлагается на тех лиц, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании. Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (например, при столкновении транспортных средств).

Пример из судебной практики. Дубинина Е.А. обратилась в суд с иском к ОАО «Федеральная пассажирская компания» и ОАО «РЖД» о возмещении вреда причиненного здоровью²⁵.

В обоснование требований истец указала, что при посадке в вагон поезда на станции подножка на входе в вагон поднялась вверх. В результате, она упала на рельсы между вагоном и платформой и получила телесные повреждения. В связи с чем, просит суд взыскать с ответчика расходы на лечение и компенсацию морального вреда.

Представитель ответчика в судебное заседание не явилась, представила отзыв, указав, что исковые требования не признают, поскольку вагон в составе всего поезда является поездом формирования и данная организация являлась перевозчиком по проездному билету приобретенному в ОАО «Федеральная пассажирская компания». Указанный поезд ответчиком не формировался и перевозчиком они не являлись. В связи с чем просили в иске отказать.

Представитель ОАО «РЖД» просил в иске отказать, поскольку они не вступали с истицей в правоотношения по перевозке железнодорожным

²⁵ Решение по делу № 2-3151/2014 ~ М-2878/2014 от 17.11.2014 Советский районный суд г. Орла (Орловская область)

транспортом.

Выслушав лиц, участвующих в деле, исследовав материалы дела, допросив свидетелей, суд приходит к следующему.

В силу статьи 796 ГК РФ по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа багажной квитанцией.

Формы билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами.

Согласно ст. 800 ГК РФ ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется по правилам главы 59 настоящего Кодекса.

В соответствии со ст. 1064 ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

Принимая во внимание, что вред здоровью истица получила в результате того, что мело место техническая неисправность откидной площадки вагона, одним из предметов доказывания по настоящему спору является установление лица осуществлявшего перевозку поездом.

Руководствуясь ст. ст. 194-199 ГПК РФ, суд решил исковые требования Дубининой Е.А. к ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «РЖД» о возмещении вреда причиненного здоровью оставить без удовлетворения²⁶.

Размер возмещения вреда, причиненного повреждением здоровья

²⁶ Решение по делу № 2-3151/2014 ~ М-2878/2014 от 17.11.2014 Советский районный суд г. Орла (Орловская область) (дата обращения 19.05.2016)

пассажира, определяется по правилам, предусмотренным ст. 1085 ГК.

3.2. Проблемы реализации договора перевозки

Пункт 2 ст. 789 ГК РФ признает публичным договором договор перевозки транспортом общего пользования. Единственным документом, подтверждающим факт заключения договора перевозки с перевозчиком является билет, поскольку согласно п. 2 ст. 786 ГК РФ и ч. 1 ст. 20 Федерального закона от 08.11.2007 г. №259-ФЗ заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом. Далеко не все водители маршрутных такси при предоставлении своих транспортных услуг в ответ на оплату проезда выдают билет, порой и пассажиры, садящиеся в маршрутное такси, после оплаты проезда не требуют ее подтверждения выдачей билета соответствующего образца по уже сложившейся привычке, положившись на добросовестность и честность водителя маршрутного такси. Таким образом, пассажир, оплатив за проезд и не получив в ответ билет установленного образца, подтверждающий оплату услуги, считается не заключившим договор перевозки.

Согласно ч. 5 ст. 20 Федерального закона от 08.11.2007 г. №259-ФЗ²⁷ в случае невозможности осуществить перевозку пассажира предоставленным транспортным средством в связи с его неисправностью, аварией, другими аналогичными причинами пассажир имеет право воспользоваться выданными билетом в другом транспортном средстве, предоставление которого обязан обеспечить перевозчик. В случае если перевозчику не удалось обеспечить последнее, то на нем лежит обязанность вернуть денежные средства, уплаченные за проезд. Следовательно, перевозчик может отказаться возмещать стоимость проезда не имеющему билета установленного образца пассажиру, мотивируя тем, что последний не

²⁷ Федеральный закон от 08.11.2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СЗ РФ, 2007, №46, ст. 5555.

заклучал с ним договор перевозки, поскольку отсутствует этому подтверждение, и переданные перевозчику в счет оплаты проезда денежные средства возратить будет невозможно. Практика показывает, что имеют место моменты, когда пассажиру при посадке в маршрутное такси и передаче оплаты за проезд перевозчик отказывает в ответной выдаче билета установленного образца²⁸.

При таких условиях пассажир вследствие причинения ему вреда при перевозке в маршрутном такси по вине перевозчика не сможет доказать факт причинения ему вреда именно при перевозке в данном транспортном средстве, поскольку отсутствие у пассажира билета свидетельствует о незаключении договора перевозки. Стало быть, перевозчик и его страховая организация будут иметь возможность уйти от компенсации причиненного вреда пострадавшему пассажиру.

Так непредоставление билета пассажирам в подтверждение оплаты за проезд, к примеру, было отражено в решении Одинцовского городского суда Московской области по гражданскому делу №2-7524/2011²⁹, которым было установлено, что ответчик (первозчик), взимая с каждого пассажира фиксированную плату за проезд, не выдавал в подтверждение оплаты билетов установленного образца, что явилось поводом обращения прокурора в суд.

Установленный решением Вяземского районного суда Смоленской области от 22 марта 2011 года по гражданскому делу №2-341/2011³⁰ факт самоуправного определения водителем маршрутного такси (ответчиком)

²⁸ «Маршрутные такси – группа риска №1»: [Электронный ресурс] // URL: <http://times-of-year.livejournal.com/8636.html>. (дата обращения 19.05.2016)

²⁹ Решение Одинцовского городского суда Московской области по гражданскому делу №2-7524/2011 по иску прокурора города Одинцово Московской области в интересах неопределенного круга лиц к ООО «Стрела» о признании организации перевозок незаконной и прекращении регулярной организации перевозок по маршруту: [Электронный ресурс] // URL: <http://www.gcourts.ru/case/3389111>. (дата обращения 19.05.2016)

³⁰ Решение Вяземского районного суда Смоленской области от 22 марта 2011 года по гражданскому делу №2-341/2011 по иску Вяземского межрайонного прокурора Смоленской области в интересах неопределенного круга лиц к индивидуальному предпринимателю М.М. Данилову о признании действий незаконными, обязанности совершить определенные действия: [Электронный ресурс] // URL: <http://www.gcourts.ru/case/1560940>. (дата обращения 19.05.2016)

платы за проезд и выдачи пассажирам от имени индивидуального предпринимателя недействительных билетов подтверждает наличие возможности не только незаконно и самовольно устанавливать тариф на проезд в маршрутном такси, но и неправомерно изготавливать и распространять недействительные билеты.

В конечном счете, перевозчик, не удостоверяя выдачей билетов оплату пассажирами проезда, нарушает не только нормы действующего законодательства, регулирующие отношения в сфере перевозки пассажиров, но и фактически лишает пассажиров возможности реализовать предоставленную им законодательством гарантию компенсации перевозчиком причиненного вреда в процессе предоставления транспортной услуги.

В настоящий момент КоАП РФ устанавливает административную ответственность легковых такси за нарушение ими правил перевозок пассажиров и багажа, а также ответственность перевозчиков по заказу, не предусматривая ответственность для маршрутных такси за нарушение ими правил перевозок пассажиров. Невыдача пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности, предусмотренных соответствующими правилами и подтверждающих оплату пользования легковым такси влечет наложение административного штрафа на его водителя. Однако невыдача пассажирам билета водителем маршрутного такси, основываясь на положениях законодательства об административных правонарушениях, не является таковым, поскольку за это деяние ни КоАПом РФ, ни КоАПом Омской области не установлена административная ответственность, не взирая на то, что административно наказуемые действия водителя легкового такси по своей природе абсолютно аналогичны поведению водителя маршрутного такси. Так ч. 3 ст. 24.2 КоАП Омской области устанавливает административное наказание за отсутствие в транспортном средстве, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров в городском сообщении, необходимой информации, подтверждающей

законность осуществления им регулярных перевозок пассажиров³¹, никак не затрагивая вопрос об обязанности перевозчика подтверждать оплату за проезд проездными билетами.

Подводя итог, следует сделать вывод о том, что в данное время реализация обязанности, возложенной на перевозчика гражданским законодательством, подтверждать оплату проезда выдачей пассажирам билетов установленного образца не обеспечена соответствующей мерой государственного принуждения. В таких условиях целесообразней и логичней следовало бы установить административную ответственность за невыдачу водителем транспортного средства, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров, (т.е. маршрутного такси в том числе) билетов установленного образца, подтверждающих факт оплаты пассажира за проезд.

3.3. Проблемы ответственности за неисполнение договора перевозки

О применимом праве к договору международной воздушной перевозки пассажира. Договоры международной воздушной перевозки пассажиров из России и в обратном направлении в настоящее время регулируются Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. (далее - Варшавская конвенция), действующей для нашей страны в редакции Гаагского протокола 1955 г.³². В Варшавской конвенции участвуют 137 государств (по состоянию на август 2015 г.). Россия участвует также в Гвадалахарской конвенции о перевозках, осуществляемых лицом иным, чем перевозчик по договору.

Варшавская конвенция применяется при всякой международной перевозке пассажиров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна (п. 1 ст. 1). Под международной перевозкой понимается всякая

³¹ Кодекс Омской области об административных правонарушениях от 24.07.2006 г. №770-ОЗ: [Электронный ресурс] // URL: <http://docs.cntd.ru/document/943020578>.

³² Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. М., 1935.

перевозка, при которой: 1) место отправления и место назначения расположены на территории двух участвующих в Конвенции государств; 2) место отправления и место назначения расположены на территории одного и того же участвующего в Конвенции государства, однако предусмотрена остановка на территории другого государства, даже если это другое государство не участвует в Конвенции (п. 2 ст. 1).

В 1999 г. в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО) была принята Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (далее - Монреальская конвенция), призванная заменить Варшавскую конвенцию. Эта Конвенция вступила в силу в ноябре 2003 г., после того как 30 государств выполнили необходимые внутригосударственные процедуры по ее ратификации или принятию либо присоединению к ней (По состоянию на август 2015 г. в Конвенции участвует 109 государств, в том числе Австрия, Бельгия, Великобритания, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Нидерланды, США, Франция, Швейцария, Швеция, Япония. Участником Конвенции является также Европейский союз.

До настоящего момента (август 2015 г.) Россия Конвенцию не подписала и не ратифицировала. Участие в Монреальской конвенции США и стран ЕС позволяет рассчитывать на то, что круг участников этой Конвенции будет неизменно увеличиваться и в итоге она заменит Варшавскую конвенцию и основанные на ней документы. Вместе с тем специалисты утверждают, что "варшавская система если и прекратит свое существование, то не скоро"³³.

По вопросам, не урегулированным Варшавской или Монреальской конвенциями, применяется национальное право, определяемое на основании коллизионных норм. Зачастую правила перевозчиков (например,

³³ Смирнов А.Е. Монреальская конвенция: консолидация документов варшавской системы и некоторые вопросы ответственности авиаперевозчика в международных грузовых перевозках // Московский журнал международного права. 2004. N 2. С. 224.

авиакомпаний "Lufthansa", "KLM" ("Королевские голландские авиалинии"), "Air France") не определяют право, применимое к договору международной перевозки пассажиров. Более того, применение соответствующих правил перевозчиков рассчитано на множество юрисдикций. В частности, термин "конвенция" согласно общим условиям перевозки указанных авиакомпаний означает применимость положений Варшавской, Гвадалахарской, Монреальской конвенций. Очевидно, что перечисленные конвенции должны применяться в зависимости от участия в них соответствующих стран, в которых расположены пункты отправления и назначения пассажира, указанные в договоре перевозки. Правила перевозки некоторых иностранных авиакомпаний прямо указывают на то, что они были составлены согласно Монреальской конвенции и действующему европейскому законодательству³⁴.

Поскольку правила иностранных перевозчиков (являющиеся частью договора перевозки) не содержат положений о применимом праве, то в соответствии с п. 2 ст. 1211 ГК РФ к договору перевозки применяется право перевозчика (т.е. право Германии, Нидерландов, Франции и т.д.). При этом стоит учитывать правило п. 3 ст. 1186 ГК Российской Федерации: "Если международный договор РФ содержит материально-правовые нормы, подлежащие применению к соответствующему отношению, определение на основе коллизионных норм права, применимого к вопросам, полностью урегулированным такими материально-правовыми нормами, исключается". Поскольку договор международной воздушной перевозки пассажиров из России за границу и в обратном направлении регулируется Варшавской конвенцией, то обращение к применимому национальному праву по вопросам, урегулированным Варшавской конвенцией, исключено. По всем остальным вопросам (не урегулированным Варшавской конвенцией) должно

³⁴ п. 2.1(d) Общих условий перевозки авиакомпании "KLM"; п. 2.1(d) Общих условий перевозки авиакомпании "Air France".

применяться соответствующее иностранное право (право перевозчика) при наличии следующих изъятий.

Во-первых, согласно п. 1 ст. 102 ВЗК РФ перевозчики при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и требования к обслуживанию пассажиров, устанавливаемые федеральными авиационными правилами. При этом к воздушным перевозкам относятся как внутренние, так и международные перевозки (ст. 101 ВЗК РФ). Согласно п. 2 ст. 102 ВЗК РФ перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров.

Таким образом, соответствующее иностранное право (и основанные на нем правила перевозчиков) должно применяться в части, не противоречащей требованиям Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей". Следует отметить, что данные Правила не противоречат нормам Варшавской конвенции (и в значительной части воспроизводят их).

Во-вторых, Закон РФ от 7 февраля 1992 г. N 2300-1 "О защите прав потребителей" применяется к договору перевозки в силу сверхимперативного характера его норм (ст. 1192 ГК РФ).

В практическом плане применение к договору международной перевозки пассажиров иностранного права затруднено необходимостью сопоставления в каждом конкретном случае норм иностранного права с вышеуказанными нормами Варшавской конвенции и российского законодательства.

Судебная практика свидетельствует, что российские суды допускают серьезные нарушения как в определении применимых к договорам перевозки правовых норм, так и в установлении их содержания и последующем применении.

Применение Монреальской конвенции 1999 г. Суды фактически применяют положения Монреальской конвенции, хотя договоры международной воздушной перевозки из России за границу и в обратном направлении регулируются Варшавской конвенцией. Обычная логика судебных решений состоит в следующем: поскольку положения договора перевозки (фактически - правила перевозчика) не определяют применимое к договору право, на основании ст. 1211 ГК РФ к договору применяется право перевозчика. Соответственно, если перевозчиком выступает иностранная авиакомпания, то применяется иностранное право. Далее следует вывод о применении к такому договору Монреальской конвенции в качестве такого иностранного права.

Например, в Определении Московского городского суда от 16 мая 2012 г. по делу N 33-11227 по иску пассажира к авиакомпании "Lufthansa" суд заключил: "...при рассмотрении настоящего дела подлежат применению нормы материального права иностранного государства - ФРГ и нормы международного права, являющиеся неотъемлемой частью правовой системы Германии, в том числе положения Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок... 1999 г."³⁵. Обоснование того, что Монреальская конвенция является "неотъемлемой частью правовой системы Германии", в определении отсутствует.

В Определении Санкт-Петербургского городского суда от 28 марта 2011 г. по делу N 4270 суд отметил, что "при разрешении данного спора необходимо применять материальное право страны перевозчика, т.е. ФРГ... Устанавливая содержание норм иностранного права, применимых к конкретному спору, суд учел, что в праве ФРГ действует принцип приоритета норм международного договора по отношению к нормам внутреннего законодательства. Судом установлено, что договоры международной перевозки, одной из сторон которых является потребитель,

³⁵ Апелляционное определение Самарского областного суда от 17 октября 2012 г. по делу N 33-9645/2012.

регулируются нормами многочисленных международных конвенций и договоров, в частности положениями Варшавской конвенции... 1929 г... и Монреальской конвенцией...". В Определении Московского городского суда от 22 октября 2010 г. по делу N 4г/2-8611/10 суд отверг доводы надзорной жалобы о том, что при разрешении спора согласно ст. 1211 ГК РФ надлежало руководствоваться правом ФРГ (как правом перевозчика - авиакомпании "Lufthansa"). По мнению суда, "при разрешении настоящего спора суд руководствовался положениями международной Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года, договаривающейся стороной которой является в том числе и Германия, нормы которой имеют преимущественное применение перед национальным правом, в том числе и Федеративной Республики Германия". В обоих случаях суды не пояснили, каким образом принцип "приоритета норм международного договора" в немецком праве связан с применением к договору перевозки Монреальской конвенции, п. 2 ст. 1 которой позволяет применять эту Конвенцию только к тем договорам перевозки, когда "место отправления и место назначения... расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства...".

В других делах суды обосновывали применение Монреальской конвенции путем фактического признания ее положений частью "материального права Германии"³⁶.

В Постановлении Президиума Московского городского суда от 15 августа 2014 г. по делу N 44г-102 суд указал, что согласно ст. 1211 ГК РФ спор между пассажиром и авиакомпанией "Air France" "подлежал разрешению в соответствии с нормами права, имеющими явно более тесную связь с Францией, в данном случае - по нормам права Монреальской

³⁶ Определение Московского городского суда от 22 марта 2011 г. по делу N 33-5554, от 4 марта 2011 г. по делу N 33-5902.

конвенции". Таким образом, суд неправомерно отождествил Монреальскую конвенцию с правом Франции. Однако никаких доказательств того, что в соответствии с применимым к договору французским правом должна применяться Монреальская конвенция, в дело не представлено. Толкование судом французского права как включающего в себя положения Монреальской конвенции необоснованно - оно не подтверждено ни французской судебной практикой, ни доктриной, ни законодательством, как того требует ст. 1191 ГК РФ. Таким образом, сделав вывод о применении к отношениям сторон права Франции, суд не предпринял мер к его установлению.

В качестве иностранного права судами зачастую применяются отдельные нормативные акты Европейского союза. Так, в Определении Московского городского суда от 22 марта 2011 г. по делу N 33-5554 отмечено: "Разрешая требования истца в части взыскания с ответчика компенсации за перелет эконом-классом, суд принял во внимание, что общие правила компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке и отмены либо долговременной задержки рейсов установлены Постановлением Европейского Парламента и Совета ЕС N 261/2004 от 11 февраля 2004 г. Указанные правила действуют и применяются на территории всех стран - участниц Маастрихтского договора (Европейского союза), куда входит и Федеративная Республика Германия"³⁷. Ссылки на указанное Постановление Европейского Парламента и Совета ЕС содержатся также в Определениях Московского городского суда от 4 марта 2011 г. по делу N 33-5902, от 13 августа 2013 г. по делу N 4г/8-8062.

Ссылка на правовые системы, имеющие наднациональный характер, такие как право Европейского союза, не может рассматриваться в качестве надлежащего установления судом содержания применимого иностранного права. Право ЕС хотя и имеет черты самостоятельной правовой системы, но,

³⁷ Апелляционное определение Самарского областного суда от 17 октября 2012 г. по делу N 33-9645/2012.

очевидно, не является самодостаточным, чтобы урегулировать все аспекты договорных отношений сторон. Право ЕС может применяться в качестве части национального права той или иной страны ЕС и в тех пределах, в которых это допускается правом соответствующей страны с учетом ее обязательств в рамках ЕС. Во всяком случае в актах российских судов не содержится анализ соотношения актов ЕС с соответствующим применимым национальным правом.

Игнорирование коллизионных норм. В некоторых судебных актах судами игнорируются коллизионные нормы разд. VI части третьей ГК РФ. Так, в Определении от 20 декабря 2011 г. по делу N 33-42171 Московский городской суд верно отметил, что Монреальская конвенция не может применяться, так как Российская Федерация не является ее участницей. Однако суд не принял во внимание возражения ответчика (авиакомпания "TAP Portugal") о необходимости применения к договору права Португальской Республики (как права перевозчика) и subsidiарно к Варшавской конвенции применил положения российского законодательства - Воздушного кодекса РФ (без какого-либо обоснования).

Таким образом, отечественная судебная практика свидетельствует, что суды зачастую игнорируют положения ГК РФ о применимом иностранном праве к договору международной воздушной перевозки либо, определив в качестве применимого иностранное право, фактически не устанавливают его содержание. Разрешение судами споров на основании Монреальской конвенции изменяет установленный Варшавской конвенцией режим ответственности перевозчиков, произвольно повышая его до пределов, установленных Монреальской конвенцией, согласие на применение которой Россия не давала.

Сходным образом в Определении Санкт-Петербургского городского суда от 28 марта 2011 г. по делу N 4270 суд учел, что в Варшавской и Монреальской конвенциях отсутствуют нормы, предусматривающие ответственность за отказ от перевозки, в связи с чем спорные

правоотношения по договору воздушной перевозки должны регулироваться правовыми нормами законодательства Европейского союза, а также национальным законодательством ФРГ. Исходя из изложенного, суд принял решение об отказе в удовлетворении требований истцов, основанных на положениях российского законодательства о взыскании реального ущерба и компенсации морального вреда. В Определении Московского городского суда от 4 марта 2011 г. по делу N 33-5902 суд со ссылкой на применение к договору перевозки немецкого права отказался применять положения российского Закона о защите прав потребителей. В Определении Московского городского суда от 16 мая 2012 г. по делу N 33-11227 отмечено: "Отказывая в удовлетворении требований истца в части взыскания неустойки и компенсации морального вреда, суд первой инстанции пришел к обоснованному выводу о том, что к настоящему спору применяется право страны перевозчика, которое не предусматривает взыскание неустойки и компенсации морального вреда".

Аналогичным образом в Апелляционном определении Самарского областного суда от 17 октября 2012 г. N 33-9645/2012 суд указал, что положения Закона о защите прав потребителей о компенсации морального вреда не применяются к спорному правоотношению в силу ст. 1186, 1202, 1211 и 1212 ГК РФ, из которых следует, что к отношениям сторон применяется право страны перевозчика, т.е. немецкое право. При этом суд обратился к толкованию ст. 29 Монреальской конвенции (признанной судом применимой в качестве "неотъемлемой части правовой системы Германии"): "При перевозке пассажира и багажа любой иск об ответственности, независимо от его основания может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности которые предусмотрены настоящей Конвенцией. При любом таком иске выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию". По мнению суда, согласно ст. 1187 ГК РФ при толковании юридического понятия "фактический ущерб" суд понимает материальный ущерб (имущественно-

стоимостной) ущерб, а не моральный вред. Таким образом, в данном случае применению подлежит законодательство страны перевозчика, что напрямую предусмотрено нормами ГК РФ о подлежащем применению праве. По нашему мнению, при применимом иностранном праве должны применяться лишь те положения Закона о защите прав потребителей, которые имеют наиболее важное значение для защиты прав потребителей (пассажиров), - таково требование ст. 1192 ГК РФ.

К таким положениям указанного Закона, очевидно, относится право на взыскание морального вреда. Иные вопросы должны решаться в соответствии применимым иностранным правом. Например, распространенную практику присуждения пассажирам "убытков" со ссылкой на ст. 29 Закона о защите прав потребителей и ст. 15 ГК РФ (при применимом иностранном праве) нельзя признать правильной³⁸.

Иными словами, неверно через положения названного Закона выходить на применение норм российского общегражданского законодательства, когда договор перевозки регулируется Варшавской конвенцией и subsidiarily иностранным правом. В то же время, если иностранное право не предполагает компенсацию морального вреда (как, например, право Нидерландов³⁹), истец вправе потребовать его присуждения в соответствии с российским Законом о защите прав потребителей. При этом, как справедливо отмечает Н.Н. Остроумов, компенсация морального вреда должна осуществляться только при наличии вины перевозчика и в рамках установленных Варшавской конвенцией пределов ответственности перевозчика⁴⁰.

Зачастую в соответствии со ст. 31 Закона о защите прав потребителей пассажиры требуют в судах уплаты перевозчиком неустойки, рассчитанной на основании п. 5 ст. 28 данного Закона (3% от цены оказания услуги).

³⁸ Апелляционное определение Московского городского суда от 18 февраля 2013 г. по делу N 11-214.

³⁹ Отдельные виды обязательств в международном частном праве: Монография. 2-е изд. / Отв. ред. Н.Г. Дорониной, И.О. Хлестова. М., 2014. С. 267 (автор главы - И.О. Хлестова).

⁴⁰ Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М., 2009. С. 161.

Однако пассажир не имеет права на взыскание указанной неустойки по следующим основаниям. Согласно п. 2 Постановления Пленума ВС РФ от 28 июня 2012 г. N 17 "О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей" "...если отдельные виды отношений с участием потребителей регулируются и специальными законами РФ, содержащими нормы гражданского права (например... договор перевозки...), то к отношениям, возникающим из таких договоров, Закон о защите прав потребителей применяется в части, не урегулированной специальными законами... К отношениям, возникающим из договоров об оказании отдельных видов услуг с участием гражданина, последствия нарушения условий которых не подпадают под действие главы III Закона, должны применяться общие положения Закона о защите прав потребителей, в частности... статьи 8 - 12... 13... 14... 15... п. 2 ст. 17... п. 3 ст. 17...". Таким образом, в указанном перечне отсутствует ст. 28 Закона о защите прав потребителей. Поэтому неустойка должна рассчитываться на основании норм специального закона.

Таким специальным законом является Воздушный кодекс РФ. Согласно ст. 120 ВЗК РФ за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы. В силу указанных разъяснений Постановления Пленума ВС РФ N 17 положения п. 5 ст. 28 Закона о защите прав потребителей, предусматривающие ответственность за нарушение сроков оказания услуг, к отношениям, вытекающим из договора международной перевозки пассажиров, не могут быть применены, поскольку специальным законом - ст. 120 ВЗК РФ - предусмотрена уплата штрафа за просрочку доставки багажа в пункт назначения.

Истец вправе требовать компенсации причиненного ему морального вреда согласно ст. 15 Закона о защите прав потребителей, ст. 151, 1100 ГК

РФ. При этом согласно п. 1 Постановления Пленума ВС РФ от 20 декабря 1994 г. N 10 "Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда" при принятии решения о компенсации морального вреда суду следует устанавливать, чем подтверждается факт причинения потерпевшему нравственных или физических страданий, при каких обстоятельствах и какими действиями (бездействием) они нанесены, степень вины причинителя, какие нравственные или физические страдания перенесены потерпевшим, в какой сумме он оценивает их компенсацию, и другие обстоятельства, имеющие значение для разрешения конкретного спора и др.

Вопрос о соотношении положений о подсудности по Варшавской конвенции и российскому законодательству также не получил единообразного решения в судебной практике. Суды по своему усмотрению ссылаются либо на положения Варшавской конвенции, либо на нормы Закона о защите прав потребителей, либо на положения Гражданского процессуального кодекса РФ, либо на все или часть этих положений одновременно в различном их сочетании.

Российская практика свидетельствует, что большинство исков предъявляются пассажирами в суды по месту нахождения представительств иностранных перевозчиков, находящихся в городах Москве и Санкт-Петербурге. Очевидно, что представительства иностранных перевозчиков рассматриваются истцами и судами в качестве "места, где перевозчик имеет контору, посредством которой был заключен договор". Вместе с тем сам факт нахождения в России представительств иностранного перевозчика еще не означает, что именно посредством такого представительства был заключен договор (особенно в ситуации, когда договоры заключаются через агентов (посредников) посредством Интернет или когда билет приобретается пассажиром напрямую у находящейся за рубежом головной конторы иностранного перевозчика, в том числе посредством Интернета). Российские суды зачастую предпочитают обосновывать свою компетенцию

по рассмотрению споров из договоров международных воздушных перевозок пассажиров, опираясь на российское процессуальное законодательство и Закон о защите прав потребителей, которые устанавливают следующие правила:

иски к перевозчикам предъявляются в суд по месту нахождения перевозчика (ч. 3 ст. 30 ГПК РФ);

иски о защите прав потребителей могут быть предъявлены в суд по месту жительства или месту пребывания истца либо по месту заключения или месту исполнения договора (ст. 29 ГПК РФ);

иски о защите прав потребителей могут быть предъявлены по выбору истца в суд по месту жительства или пребывания истца (ст. 17 Закона о защите прав потребителей).

Так, Московский городской суд в Определении от 16 февраля 2012 г. по делу N 11-181 признал право пассажира на предъявление иска из договора международной воздушной перевозки по месту жительства истца в соответствии со ст. 17 Закона о защите прав потребителей⁴¹. Аналогичный подход следует, в частности, из Апелляционных определений Томского областного суда от 8 августа 2014 г. по делу N 33-2170/2014, а также Волгоградского областного суда от 6 августа 2014 г. по делу N 33-8342/2014⁴².

Принципиально другая позиция выражена в Апелляционном определении Свердловского областного суда от 11 февраля 2014 г. по делу N 33-2578/2014. По мнению суда, правила о возможности предъявления потребителем иска в суд по месту своего жительства, установленные Законом о защите прав потребителей, в силу п. 4 ст. 15 Конституции РФ не могут применяться к договору международной перевозки, поскольку противоречат Варшавской конвенции; согласно ст. 28 Конвенции иск должен

⁴¹ Определение от 16 февраля 2012 г. по делу N 11-181

⁴² Апелляционные определения Томского областного суда от 8 августа 2014 г. по делу N 33-2170/2014, а также Волгоградского областного суда от 6 августа 2014 г. по делу N 33-8342/2014

предъявляться по месту нахождения аккредитованного представительства авиакомпании. При этом вопрос о том, был ли договор заключен через указанное аккредитованное представительство, судом не анализировался⁴³. На невозможность применения правил Закона о защите прав потребителей и необходимость руководствоваться правилами о подсудности споров, установленных ст. 28 Варшавской конвенции, указывается также в Апелляционном определении Нижегородского областного суда от 19 марта 2013 г. по делу N 33-2248.

В ряде дел суды неправомерно ссылаются на общие нормы процессуального законодательства о подсудности дел с участием иностранных лиц. Так, в своем Определении от 22 октября 2010 г. по делу N 4г/2-8611/10 Московский городской суд определил подсудность дела по иску пассажира к авиакомпании "Lufthansa", опираясь на положения ч. 3 ст. 402 ГПК РФ, согласно которой суды в Российской Федерации вправе рассматривать дела с участием иностранных лиц в случае, если орган управления, филиал или представительство иностранного лица находится на территории России. По мнению суда, поскольку настоящий иск заявлен к авиакомпании "Deutsche Lufthansa AG", находящейся в лице ее московского представительства на территории РФ, нарушения правил подсудности со стороны суда не имеется.

В приведенном выше примере суд фактически проигнорировал положения ст. 28 Варшавской конвенции, которая в приоритетном порядке должна применяться к договору международной воздушной перевозки, в том числе по вопросам подсудности.

По мнению Н.Н. Остроумова, "положения российского законодательства о подсудности не должны применяться, если договор перевозки подпадает под действие Варшавской или Монреальской конвенций". С данным выводом следует согласиться. Очевидно, что в силу

⁴³ Апелляционное определение Свердловского областного суда от 11 февраля 2014 г. по делу N 33-2578/2014

приоритета норм международных договоров над российским законодательством (ч. 4 ст. 15 Конституции РФ) при обосновании компетенции российского суда по искам пассажиров из договоров международной воздушной перевозки ссылка должна быть лишь на нормы Варшавской конвенции. В случае если пассажир (истец) предъявляет иск по своему месту жительства в силу положений Закона о защите прав потребителей, то такой иск должен оставаться судом без рассмотрения как противоречащий правилам подсудности, установленным международным договором.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Договор перевозки – это соглашение между отправителем и перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется доставить груз в установленное место и время за вознаграждение, а отправитель обязуется предоставить груз и оплатить услуги перевозчика. Договор перевозки – гражданско-правовая сделка. Стороны – отправитель и перевозчик. Отправителем м.б. любое лицо, имеющее право распоряжаться грузом (покупатель, посредник и т.д.)

Существенные условия: предмет договора, место и время исполнения обязательства и возмездность.

Договоры перевозки не требуют согласования, утверждения ни в каких государственных, правительственных и прочих органах.

Договор перевозки отличается от договора международной перевозки тем, что по последнему договору груз должен пересечь хотя бы одну государственную границу какой-либо страны.

Виды договора перевозки:

1. Консенсуальный договор. Договор, который заключен на основе консенсуса сторон. (согласия)
2. Реальный (фактический) договор перевозки.

Отличия:

1. По консенсуальному договору права и обязанности сторон возникают у этих сторон с момента подписания договора.
2. По реальному договору права и обязанности сторон возникают с момента какого-либо действия одной из сторон, например, с момента приема груза перевозчиком, а все предварительные договоренности по реальному договору с этого момента теряют силу.

Оба вида договора перевозки могут заключаться на любом виде транспорта, но лишь на одном виде транспорта заключаются и исполняются только реальные договоры – железные дороги. Реальный договор регулирует

отношения, когда одна из сторон (перевозчик) является монополистом, поэтому государство заранее уставами, правилами перевозок, иными документами определяет условия договора. Если в нашей стране государство не определило бы то, что договор только реальный, то в договоре консенсуальном ОАО РЖД заключало бы такой договор с выгодными только для себя условиями по ценам, которые само бы хотело.

Виды (формы) договоров перевозки:

- бланкетный договор (генеральное соглашение)
- акцепт оферты
- фактический договор.

Анализ судебной практики по спорам из договоров международной воздушной перевозки приводит к выводу о расхождении подходов судов к решению вопросов применимого права и подсудности в фактически тождественных ситуациях. Во многих случаях за основу при вынесении решений берутся судебные акты, уже содержащие ошибки. В результате ошибочные решения множатся, на их основе возникает устойчивая судебная практика, изменить которую стороны судебных процессов (их представители) зачастую не в состоянии.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые акты и нормативные договоры

1. 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) // Собрании законодательства РФ, 04.08.2014, N 31, ст. 4398.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 31.01.2016) // Российская газета, N 238-239, 08.12.1994.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 29.06.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2015) // Российская газета, N 23, 06.02.1996, N 24, 07.02.1996, N 25, 08.02.1996, N 27, 10.02.1996.
4. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 N 138-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2016) // Российская газета, N 220, 20.11.2002.
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 09.03.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 20.03.2016) // Собрание законодательства РФ, 07.01.2002, N 1 (ч. 1), ст. 1.
6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Российская газета, N 113, 18.06.1996, N 114, 19.06.1996, N 115, 20.06.1996, N 118, 25.06.1996.
7. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации" от 18.12.2001 N 174-ФЗ (ред. от 02.03.2016) // Собрание законодательства РФ, 24.12.2001, N 52 (ч. I), ст. 4921

Учебная, научная и специальная литература

1. Абрамова Е.Н., Н.Н.Аверченко, Ю.В. Байгушева. Гражданское право [Текст]: Учебник: в 3-х томах. Том 2. Часть 1., М.: Книжный мир, 2010.
2. Алексеев С.С., Гонгало Б.М, Мурзин Д.В., и др.; под общ.ред. чл.- корр. РАН Алексеева С.С. Гражданское право [Текст]: учеб. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Проспект; Екатеринбург; Институт частного права, 2010. – 332 с.
3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья [Текст]: договоры о выполнении работ и оказании услуг. - М.:2010. – 221 с.
4. Будумян В. Кто нас возит и на чем [Текст] // Транспорт России, 23.01.2014. № 4. – С. 12-16.
5. Войтенков Е.А. Актуальные вопросы правового регулирования и обеспечения безопасности пассажирских перевозок на автомобильном транспорте [Текст] // Юридический мир, 2012. - № 3. – С. 27-31
6. Гражданское право [Текст] / Под ред. А.И. Калпина, А.И. Масляева. - М.: Проспект, 2011. – 528 с.
7. Гражданское право [Текст]: учебник / Под ред. Е.А. Суханова. В 2 т., М., 2011. – 322 с.
8. Гражданское право [Текст]. Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Проспект, ч.1, 2011. – 296 с.
9. Гражданское право [Текст]. Учебник. В 2 т./отв. Ред. Е.А. Суханов. -М.: Изд-во БЕК. Т.1, 2011. – 304 с.
10. Гражданское право [Текст]. Часть вторая: Учебник / отв. ред. В.П. Мозолин. М., 2011. – 372 с.
11. Гражданский кодекс Российской Федерации. Сделки. Решения собраний. Представительство и доверенность. Сроки. Исковая давность. Постатейный комментарий к главам 9 – 12 [Текст] / Б.М. Гонгало, А.В. Демкина, М.Я. Кириллова и др.; под ред. П.В. Крашенинникова. М.: Статут, 2013. – 429 с.
12. Долинская В.В. Транспортные договоры [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика, 2010. - № 8. – С. 32 – 41.

13. Егиазаров В.А. Организация управления автомобильным транспортом [Текст] // Транспорт России, 12 августа 2012. - №3. – С. 11- 16.
14. Елизаров В.А. Транспортное право [Текст]. Учебник. - М.: Юстицинформ, 2011. – 263 с.
15. Кабирова Ю. Закон о такси. Новые требования [Текст] // Современный предприниматель, 2011. - N 6. – С. 47 – 52.
16. Кирилловых А.А. Защита прав потребителей: вопросы правового регулирования [Текст]. -М.: Деловой двор, 2012. – 39 с.
17. Ласкина Н.В., Степаненко О.В. Комментарий к Федеральному закону от 04.05.2011 N99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (постатейный) [Текст] / отв. ред. Н.В. Ласкина // СПС КонсультантПлюс, 2011. – 347 с.
18. Морозов С.Ю. Постатейный комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [Текст] // Ай Пи Эр Медиа, 2013. – 241 с.
19. Морозов С.Ю. Транспортное право [Текст]: учеб.пособие. - М.: Издательство Юрайт, 2010. – 347 с.
20. Организация управления автомобильным транспортом [Текст]: монография / Ю.И. Куликов, И.Н. Пугачев, В.Н. Шпаков, Л.Б. Миротин, В.М. Курганов, Г.Я. Маркелов, Е.В. Кривко; под ред. канд. техн. наук, доц. Ю.И. Куликова. - Владивосток: Дальнаука, 2011. – 135 с.
21. Сергеев А.П., Ю.К. Толстой - отв. ред., Валявина Е.Ю., И.В. Елисеев, и др. Гражданское право [Текст]: Учеб.: в 3томах. Том 2 - 4-е издание переработан и дополнен. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2009. – 263 с.
22. Смирнова А.Б. Гражданско-правовой статус пассажира [Текст] // Юрист, 2013. - № 8. – С. 34 – 40.
23. Смирнова А.Б. Правовой статус пассажира в охранительных правоотношениях [Текст] / Законодательство и экономика, 2011. - №6. – С. 15-19.

24. Степанова С.А. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (учебно-практический). Части первая, вторая, третья, четвертая. - 2-е изд. перераб. и доп. [Текст] - М.: Проспект; Екатеринбург: Институт частного права, 2011. – 357 с.
25. Суханов Е.А. Гражданское право: в 4-х томах: Обязательственное право [Текст]: Учебник. 3-е издание, перераб. и доп. М.: ВолтерсКлувер, 2010. – 402 с.
26. Транспортное право [Текст]: учебник. - 6-е изд., доп. и перераб./ В.А. Егизаров. - М.: ЗАО Юстицинформ, 2012. – 246 с.
27. Транспортное право [Текст]: учебное пособие/С.Ю. Морозов. - М.: ВолтерсКлувер, 2011. – 189 с.
28. Залесский В.В. Транспортные договоры [Текст]: Учебно-практ. пособие. М.: Тихомиров М.Ю., 2007. – 203 с.
29. Шепелев А.Ф., Печенежская И.А. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности [Текст]. Учебное пособие. Ростов-на-Дону: МарТ, 2012. – 57 с.
30. Хейгетова С.Е. Транспортные договоры [Текст]: Учебное пособие. Ростов н/д: Изд-во СКАГС, 2010. – 136 с.
31. Решение по делу № 2-3151/2014 ~ М-2878/2014 от 17.11.2014 Советский районный суд г. Орла (Орловская область) (дата обращения 19.05.2016)
32. Решение Вяземского районного суда Смоленской области от 22 марта 2011 года по гражданскому делу №2-341/2011 по иску Вяземского межрайонного прокурора Смоленской области в интересах неопределенного круга лиц к индивидуальному предпринимателю М.М. Данилову о признании действий незаконными, обязанности совершить определенные действия: [Электронный ресурс] // URL: <http://www.gcourts.ru/case/1560940>. (дата обращения 19.05.2016)