

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему «Правовая природа транспортных договоров»

Студент

Д. А. Панкратова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Ю. В. Смоляк

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

Тольятти 2022

Аннотация

Тема: «Правовая природа транспортных договоров»

Актуальность данной темы заключается в ключевой роли транспорта в нашей жизни. Потому как именно он задействован в перевозках, способствуя при этом перемещению человека или предмета (багажа и груза) в пространстве. Транспортное средство даёт нам возможность управлять перемещением различных ресурсов, выручает во время экстренных ситуаций.

Объектом выступают правоотношения, которые складываются в сфере транспортных перевозок.

Предметом исследования являются транспортные договоры, которые регулируют данную сферу правоотношений между субъектами.

Целью работы является проведение анализа транспортных договоров в соответствии с действующим законодательством России.

Задачи: раскрыть дефиницию транспортных договоров, исследовать различные виды договоров, в зависимости от их вида и предмета договора, дать характеристику обязательствам, вытекающим из транспортных взаимоотношений.

Методологической базой служат методы: сравнительный, формально-юридический, сравнительно-правовой и метод анализа.

Нормативно правовую базу составили: Гражданский кодекс, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Воздушный кодекс Российской Федерации, федеральные законы, а также материалы юридической практики.

Структура работы включает в себя введение, три главы, разбитые на параграфы, заключение и список используемой литературы и источников.

Объём выпускной квалификационной работы составляет 50 страниц.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика транспортных договоров	7
1.1 Понятие и признаки транспортных договоров	7
1.2 Правовое регулирование транспортных договоров.....	12
Глава 2 Виды транспортных договоров и обязательства, вытекающие из них	15
2.1 Договор перевозки грузов.....	15
2.2 Договор перевозки пассажира и багажа	15
2.3 Договор об организации перевозок.....	30
Глава 3 Ответственность и страхование рисков в транспортных договорах.....	33
3.1 Актуальные проблемы ответственности перевозчика по некоторым видам транспортных договоров.....	33
3.2 Страхование рисков при перевозке груза транспортными средствами	40
Заключение	44
Список используемой литературы и используемых источников.....	46

Введение

Транспортные средства составляют важную сферу экономики нашей страны. «Поскольку продукция транспорта как отрасли материального производства — это деятельность по территориальному перемещению грузов или людей, постольку транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена» [30, с. 12]. Именно поэтому сложно представить нашу экономику без транспорта. Помимо прочего, наша страна уникальна ввиду её географической протяжённости, что сказывается на ещё большем спросе транспортных средств среди граждан.

В современном затруднительном положении, обусловленном возникновением коронавирусной инфекции и дальнейшим появлением ещё неполностью изученных штаммов, транспорт продолжает играть значимую роль, ввиду единственного способа отправления и доставки грузов. На протяжении длительного времени, люди, используя транспорт, придерживались единой цели – воспользоваться теми услугами, которые предлагали перевозчики: перемещение груза, багажа или пассажира в пространстве. Пандемия внесла некоторые коррективы в транспортные отношения, уменьшив спрос в одних сегментах рынка и увеличив его в других – грузовые перевозки.

Вследствие колоссальной нагрузки на транспорт и востребованности услуг перевозчиков возрастает и количество случаев повреждения груза. Из-за некорректного распределения ответственности между сторонами, выявляются сложности в определении той стороны, по чьей вине была допущена ошибка, повлёкшая за собой повреждение груза.

Отношения, возникающие в транспортной сфере, регулируются не только положениями, содержащимися во второй части Гражданского кодекса, но и отдельными законодательствами, различающимися по виду транспорта, а также нормативно-правовыми уставами.

Цель исследования состоит в проведении анализа и определении важности некоторых гражданско-правовых соглашений, составляющих транспортную перевозку груза, багажа и пассажиров, соответствующих законодательной базе Российской Федерации.

Задачи, поставленные в ходе работы:

- обозначить понятие и выявить особенности транспортных договоров;
- рассмотреть виды транспортных договоров;
- изучить права и обязанности сторон;
- исследовать риски и правила страхования транспортных обязательств;
- выявить актуальные проблемы ответственности перевозчика по некоторым видам транспортных договоров.

Объектом выступают правоотношения, складывающиеся в результате заключения договоров на оказание услуги в виде перевозки груза, багажа или пассажира в сфере транспорта.

Предмет исследуемой работы – транспортные договоры, регулирующие взаимоотношения между сторонами.

Теоретическую основу данной работы составили труды Сергея Юрьевича Морозова, Владимира Николаевича Н. Гречухи, Владимира Абрамовича Егизарова, которые раскрывают сущность транспортного права, его правовое регулирование, порядок заключения, особенности ответственности сторон, а также особенности отдельных видов транспортных договоров.

Нормативно-правовая база содержит в себе: Гражданский кодекс, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации и прочие действующие и актуальные законодательные акты в данной сфере.

Методами исследования являются: сравнительный, формально-юридический, сравнительно-правовой и метод анализа.

Структура выпускной квалификационной работы содержит в себе введение, три главы, каждая из которых разбита на отдельные взаимосвязанные параграфы, заключение, а также список используемой литературы и используемых источников. Так, первая глава раскрывает понятие и особенные черты транспортных договоров, их правовое регулирование. Во второй главе выявляются виды транспортных договоров и обязательства, вытекающие из них. Третья глава включает в себя проблемы ответственности перевозчика по некоторым видам транспортных договоров, а также страхование рисков при перевозке груза транспортными средствами, возникающие в ходе выполнения услуг перевозки. В заключении приводятся выводы, сделанные в ходе исследования, а также достигнутые цели и задачи, которые удалось выполнить.

Глава 1 Общая характеристика транспортных договоров

1.1 Понятие и признаки транспортных договоров

«В Российской Федерации транспорт является одной из основополагающих отраслей экономики и неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры» [26]. Как справедливо отмечено в Транспортной Стратегии РФ до 2035 года, качественная работа транспортной сферы напрямую зависит от правового регулирования данных отношений, их эффективности.

Помимо прочего, транспорт выполняет важную роль, связывая территориальные части страны, путём отправления и доставки материальных ценностей гражданам России.

Гражданское законодательство не предусматривает отдельную дефиницию транспортных договоров. Однако, определив цель данного соглашения, можно прийти к выводу, что под транспортным договором подразумевается обязательство какой-либо транспортной компании оказать услугу клиенту в виде перевозки груза или его самого за определенную плату со стороны последнего.

Так, «транспортными договорами считаются соглашения, которые заключаются для организации, а также обеспечения и осуществления перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты» [3, с. 1].

У каждого вида транспортного договора есть свои отличительные признаки. В данной исследовательской работе я раскрою особенные черты и виды тех договоров, которые будут рассмотрены мною далее.

Так, договор перевозки грузов является взаимным, то есть у сторон имеются права и обязанности друг перед другом. Перевозчик обязуется перевезти вверенный ему груз и имеет право на получение провозной платы за него; грузоотправитель, в свою очередь, должен оплатить перевозку груза и имеет право на неё.

Однако, многие учёные расходятся во мнении, касающемся определения консенсуальности или реальности данного договора. Стоит заметить, что договор перевозки грузов будет являться заключенным лишь в том случае, когда данный груз будет передан и принят перевозчиком. Соответственно, вышеупомянутый договор надлежит относить в большинстве случаев к реальным. «Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным» [6]. Следовательно, договор морского чартера – консенсуальный, ввиду того что он будет считаться заключённым в тот момент, когда стороны договора подпишут рейсовый чартер.

Возмездность договора перевозки грузов обусловлена необходимостью внесения платы за услуги, оказываемые перевозчиком.

К следующему признаку договора перевозки грузов можно отнести публичность, которая имеет место лишь при наличии некоторых условий. Так, перевозка грузов должна осуществляться транспортом общего пользования, что следует из ст. 789 ГК РФ. «Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица» [5]. Следует также заметить, что определённого перечня данных организаций нет. Поэтому, на железнодорожном транспорте перевозчиком может быть как ИП, так и юридическое лицо, которое взяло на себя обязанность перевезти груз по договору перевозки данным видом транспорта общего пользования. В свою очередь, в ст. 19 УАТИНГЭТ закреплено, что все регулярные перевозки, осуществляемые автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, являются перевозками транспортом общего пользования.

К особенностям договора перевозки пассажиров и багажа можно отнести следующее:

Данный договор двусторонний, что подразумевает под собой то, что у обеих сторон, в данной случае, перевозчик и пассажир, имеются как обязательства, так и требования друг перед другом. Так, перевозчик обязуется доставить пассажира и багаж до нужного места, а перевозчик, в свою очередь, должен заплатить ему за это определённую сумму. Также, перевозчик может требовать в случае неуплаты пассажиром стоимости поездки и оплаты багажа, если он этого не сделал; пассажир вправе требовать с перевозчика безопасной поездки и того, чтобы тот довез его до нужного ему места.

Возмездный характер договора объясняется тем, что услуга перевозки не является бесплатной. Следовательно, за неё нужно заплатить определённую стоимость, согласно тарифу.

Консенсуальность договора определяется тем, что договор перевозки пассажира будет считаться заключённым лишь тогда, когда пассажир оплатит и приобретёт билет на проезд, то есть согласится с основными условиями договора перевозки.

В то время как договор перевозки багажа будет реальным, ввиду того что он станет считаться заключённым с того момента, когда багаж будет передан перевозчику.

Данный вид договора относится к договорам присоединения. «Договор заключается путем присоединения пассажира к опубликованным условиям перевозки, что позволяет определить его в качестве договора присоединения» [7, с. 109]. Потому как пассажир, присоединяясь к условиям данной перевозки, не в силах их изменить, что и служит признаком договора присоединения.

Также, договор на перевозку пассажиров и багажа уникален тем, что его предмет и стороны дают возможность выделить его в отдельный вид договора перевозки. Потому как пассажиром будет являться физическое лицо, которое способствует тому, что на перевозчике будет лежать больше обязательств, некоторые из которых будут уже публично-правового характера.

Публичность договора обусловлена тем, что для перевозки пассажиров используется общественный транспорт, что, в свою очередь, обременяет перевозчиков новыми обязательствами перед пассажирами, которые содержатся в Законе РФ от 7 февраля 1992 года №2300-1 «О защите прав потребителей» [8]. Это все создано для того, чтобы пассажирам было удобно и комфортно пользоваться данными услугами этой перевозки.

Согласно данному договору, пассажир может иметь при себе багаж или ручную кладь. Так, в самолётах пассажир вправе бесплатно проносить с собой багаж весом не более пяти килограмм. «К провозу в ручной клади на борту самолета запрещаются привычные бытовые предметы (штопор для вина, ножницы, складной нож, пинцет и так далее), так как эти предметы подпадают под колюще-режущие предметы, оружие, детские игрушки, выполненные в форме оружия, возможные спутать с настоящим оружием, ядовитые, взрывчатые, радиоактивные вещества» [29, с. 548].

Договор перевозки пассажиров имеет особую категорию граждан, которые могут ездить бесплатно. К льготникам относят: инвалидов, ветеранов великой Отечественной войны, детей до семи лет.

К признакам договора об организации перевозок можно отнести следующее:

Консенсуальность договора подразумевает то, что он будет заключен лишь в тот момент, когда будут согласованы все существенные условия между сторонами данного договора, а именно: объем, сроки, порядок расчётов.

Договор организации перевозки грузов является взаимным ввиду того, что порождает взаимные права и обязанности сторон. Так, перевозчик обязуется принять груз в определённый срок, довезти его в целости и сохранности до определенного места, соблюдать условия его хранения, в случае его хрупкости или особенностей. В свою очередь, грузовладелец должен вовремя предоставить перевозчику груз в том размере и объеме, о котором они договаривались ранее, помимо этого он обязан заплатить за услугу перевозки.

Многие учёные расходятся в едином мнении насчёт возмездности или безвозмездности данного договора, однако в ст. 798 Гражданского кодекса указано о том, что обязательно должно быть указано в данном соглашении, а именно: порядок расчёта между сторонами. Соответственно, это позволяет отнести договор организации перевозок грузов к возмездным.

Договор организации перевозок грузов является предварительным договором в следствие того, что он только определяет последовательность и объем обязательств между сторонами в дальнейшем, не порождая при этом прав и обязанностей между перевозчиком и грузовладельцем в данный момент времени.

Субъектный состав: в договоре организации перевозок грузов сторонами являются перевозчик и грузовладелец, соответственно, две стороны. Однако, для сравнения в договоре перевозки грузов помимо названных сторон участвует ещё одно, третье, лицо – грузополучатель. Тем не менее, грузополучатель способен являться третьим лицом в данных отношениях лишь тогда, когда он будет грузоотправителем и грузополучателем одновременно.

Некоторые ученые относят рассматриваемый договор к рамочным ввиду того, что он позволяет установить только общие требования обязательственных отношений между сторонами, которые впоследствии могут быть ими изменены и уточнены заключением других дополнительных соглашений.

Рассматриваемый договор можно отнести к организационно-правовым, потому как основная задача его заключается в согласовании существенных условий данной перевозки груза. Также данный договор позволяет заключать другие разовые договоры между перевозчиком и грузовладельцем в перспективе.

Таким образом, правовая характеристика договора перевозки грузов будет включать в себя: реальность (в большинстве случаев), консенсуальность (морской чартер), возмездность и взаимность. К особенностям договора

перевозки пассажиров и багажа относят: публичность и договор присоединения. Отличительными признаками договора об организации перевозок являются: субъектный состав и предварительный договор.

1.2 Правовое регулирование транспортных договоров

В ст. 71 Конституции РФ говорится о том, что транспорт и пути его сообщения находятся в ведении Российской Федерации [16].

На нормативном уровне регулировать транспортные договоры позволяют положения, содержащиеся в главе 40 второй части Гражданского кодекса РФ, которая была принята в 1996 году [5]. Так, в ней закреплено, что перевозки грузов, пассажиров и их багажей осуществляется согласно договорам перевозки.

Следовательно, общие условия перевозок определяются отдельными транспортными уставами, кодексами и законами, которые соответствуют действующему законодательству.

В свою очередь, условия перевозки грузов, пассажиров и багажа на различных видах транспорта, а также их ответственность содержится уже в соглашении сторон, на условиях которого они договорились и которое заключили. Данный договор имеет место в случае, если в Гражданском кодексе, уставах и кодексах не установлено иное.

Так, отношения в сфере использования воздушного пространства регулируются Воздушным кодексом [4], принятым в 1997 году, в торговом мореплавании – КТМ (Кодексом торгового мореплавания) от 1999 года [14], при осуществлении судоходства на внутренних водных путях России – Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ) от 2001 года [13], отношения, возникающие в сфере инфраструктур железнодорожного транспорта – Уставом железнодорожного транспорта России (УЖТ) от 2003 года [33], отношения, возникающие вследствие использования автомобильного и городского наземного электрического транспорта –

УАТИГНЭТ (Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта) от 2007 года [32].

Не менее важная роль отводится федеральному органу исполнительной власти. Так, согласно Постановлению Правительства от 30.07. 2004 № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации», Министерство транспорта самостоятельно в принятии различных нормативно-правовых актов в транспортной сфере, например, правила, касающиеся правил перевозок пассажиров, багажа и грузов, формы билетов и багажных квитанций и грузовых накладных [23].

Также в качестве примера можно привести закон на уровне субъекта Российской Федерации. Так, Закон Самарской области от 18.01.2016 года №14-ГД «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Самарской области, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Самарской области и признании утратившими силу отдельных законодательных актов Самарской области», в котором говорится о том, что Правительство нашей области вправе само утверждать документы планирования межмуниципальных регулярных перевозок. К компетенции ОМС в сфере транспортных отношений входит установление формы заявления об установлении или изменении муниципальных маршрутов регулярных перевозок. Согласно ст. 3 данного закона, Самарская Губернская Дума «осуществляет контроль за реализацией государственных программ Самарской области в сфере развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта на территории Самарской области, в том числе с учетом требований доступности для инвалидов» [9].

Подводя краткий итог содержания первой главы данной работы, признаки транспортных договоров определяются в зависимости от их вида. Помимо этого, каждый договор имеет как отличительные черты, так и общие признаки. К схожим чертам можно отнести: возмездный (предоставление

одной стороны соответствует встречному предоставлению другой), взаимный (права и обязанности сторон друг перед другом), консенсуальный (считается заключённым с момента согласования существенных условий) и реальный (признаётся заключённым при передаче определённой вещи) характер договоров. Так, особенностями договора перевозки грузов следует выделить: публичность; договора организации перевозок – предварительный, рамочный и организационно-правовой договор, особый субъектный состав; договора перевозки пассажиров и багажа – публично-правовой характер, договор присоединения, публичный, уникальный предмет и стороны, наличие ручной клади, существование особой категории граждан-льготников, позволяющих им бесплатно перемещаться на транспорте. Регулировать отношения, складывающиеся в транспортной сфере, помогают как Гражданский кодекс, так и транспортные кодексы, правила, уставы (Устав железнодорожного транспорта, Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта, Воздушный кодекс, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта), а также другие нормативно-правовые акты, не противоречащие при этом действующему законодательству.

Глава 2 Виды транспортных договоров и обязательства, вытекающие из них

2.1 Договор перевозки грузов

Договор перевозки грузов является основополагающим, он предшествовал всем остальным видам транспортных договоров. Изначально транспорт использовали именно для перевозки различных грузов.

В системе договоров, которые регулируют перевозку, многие правоведы выделяют именно договор перевозки грузов, поскольку считают его «стержневым обязательством», а другие – лишь «основной задачей транспорта» [15, с. 101].

«Среди гражданско-правовых договоров, заключаемых в сфере транспорта, именно договор перевозки груза является одним из ведущих» [25, с. 90]. Так, без перевозки груза сложно представить освоение новых сфер жизни общества в условиях современности.

Договор перевозки грузов представляет собой соглашение, целью которого является оказание услуги в виде перевозки определённого груза, имеющего материальную ценность. Так, перевозчик обязан, согласно договору, доставить груз, который ранее ему был вверен отправителем, в пункт назначения и выдать его получателю груза, а отправитель должен заплатить за данную перевозку определённую плату.

Согласно п. 1 ст. 785 Гражданского кодекса РФ: «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» [5].

Договор перевозки грузов представляет собой соглашение, целью которого является оказание услуги в виде перевозки какого-либо груза.

«Договор перевозки грузов представляет собой соглашение, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» [10, с. 141].

Данный договор даёт возможность людям, живущим в отдалённых частях страны, получить необходимые товары, которые находятся на другом конце России.

Перевозка грузов осуществляется разными видами транспорта:

Перевозка груза железнодорожным транспортом подразумевает под собой принятие, перевозку и выдачу багажа получателю в строго определенное место за конкретную плату. Особенностью данного вида договора является то, что перемещение груза происходит по железным путям. Регулирует вышеназванный вид договора Устав железнодорожного транспорта России.

Перевозка груза внутриводным транспортом – перевозчик перемещает груз на судне по водным путям Российской Федерации до конечной точки за строго обговорённую сумму. Данный вид договора регулируется Кодексом внутреннего водного транспорта РФ.

Воздушная перевозка груза – перемещение груза по воздуху, в котором в обязанность перевозчика входит доставить груз по воздуху в целости до конкретного места за плату. Перевоз груза по воздуху регулируется Воздушным кодексом РФ.

Морская перевозка груза – по ней перевозчик обязан перевезти груз в порт назначения, за что он получит от отправителя плату в виде фрахта. Перевозка морского груза контролируется кодексом торгового мореплавания.

Автомобильная перевозка груза – груз доставляется перевозчиком на транспорте (машине, автобусе) до нужного пункта за строго определенную плату.

В своей работе я хочу остановиться и более подробно раскрыть воздушные, железнодорожные, водные и автомобильные средства

передвижения. Первые три вида транспорта были выбраны исходя из их наибольшей безопасности. Автомобильный транспорт наиболее опасен в данном перечне, но, если сравнивать его с водным, он, в свою очередь, и значительно быстрее. Тем не менее, существенное значение имеет и оборот перевозок, совершаемых этими видами транспорта. Так, критериями, на которые я опиралась при выборе вида транспорта: скорость, безопасность и объем.

Согласно информационно-статистическому бюллетеню, предоставленным министерством транспорта Российской Федерации за январь-сентябрь 2021 года, значительно увеличились перевозки пассажиров на автомобильном (прирост составил 111% по сравнению с 2020 годом), воздушном (157%), железнодорожном (120%), внутреннем водном (118%) видах транспорта. Среди перевозок грузов: воздушный с 0, 805 до 1,1 миллионов тонн; железнодорожный с 923 до 957 млн тонн. По грузообороту: воздушный – с 5 до 6,5 миллиардов тонно-километров; автомобильный – с 200 до 210; железнодорожный – с 1877 до 1960. Аварийность составила: на железнодорожном транспорте – 9 происшествий, что на 3 больше, чем в 2020 году без погибших и раненых; на автомобильном транспорте число ДТП уменьшилось по сравнению с 2020 г. (со 101 до 96), так же снизились количественные показатели раненых и погибших; на внутреннем водном транспорте произошло 2 происшествия в 2021 году (погибли 2 человека), в то время как за 2021 год происшествий зафиксировано не было; на морском транспорте за год количество происшествий выросло на 2 и составило 24, однако погибших за 2021 год стало на одного меньше - 1, на воздушном транспорте сократилось количество происшествий (с 30 до 23) [12].

Также, согласно статистике: «По результатам опроса, проведенного Всероссийским центром изучения общественного мнения, авиация расположилась, по уровню безопасности на последнем месте, а железнодорожный транспорт возглавил данный список» [11, с. 340].

Помимо этого, исходя из фактических данных: «Авиатранспорт – самый безопасный вид транспорта. Вероятность погибнуть 1:8000000. По статистике самолет является самым безопасным видом транспорта: на 1,5 миллиардов километров приходится всего 0,5 смертей» [18, с. 36].

Соответственно, следует раскрыть более подробно понятия договоров перевозки грузов в зависимости от выбранного транспортного средства.

Так, в ст. 25 Устава Железнодорожного транспорта РФ дается следующее определение: «В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза» [33].

Согласно ст. 103 ВЗК РФ: «По договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты» [4].

В УАТИГНЭТ отсутствует конкретное понятие договора перевозки грузов, однако в ст. 8 сказано: «Заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной» [32].

Элементы договора перевозки грузов:

Стороны – перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель.

Перевозчик – лицо, которое непосредственно осуществляет перевозку груза, им может являться как юридическое лицо (коммерческая организация), так и физическое (гражданин-предприниматель), но лишь при условии, что они имеют право реализовывать данную перевозку на основании настоящего законодательства. Также перевозчику для осуществления данных действий необходимо иметь лицензию, которая позволяет ему перевозить груз. Данный документ выдаётся в порядке, который установлен Правительством РФ.

Тем не менее, не все лица могут быть перевозчиками. Так, например, предприятие, занимающееся горной деятельностью и осуществляющее перевозку руды к себе на переработку, не будет являться перевозчиком. Потому как в данном случае перевозка грузов используется ими для их же нужд.

Грузоотправитель – лицо, посылающее определенный груз. Им способно являться практически любое лицо, являющееся стороной данного договора, как от своего имени, так и от имени титульного владельца груза. В случае, если это гражданин, то ему нужно обладать необходимым уровнем правосубъектности.

Грузополучатель – лицо, принимающее груз. В данном случае так же им может выступать как юридическое лицо, так и физическое лицо (ИП), но лишь в том случае, если груз будет использоваться в личных целях.

Предметом рассматриваемого договора будет являться услуга по доставлению груза в определенную точку. Так, если пункт назначения не будет прописан в транспортной накладной, то данный договор следует считать беспредметным, а, соответственно, не заключенным.

Также хочется отметить, что предмет договора можно рассматривать с точки зрения двух аспектов – материальном и юридическом. Соответственно, в первом случае к предмету будет относиться перевозимый груз, во втором – услуги по перевозке материальных ценностей.

Срок – период времени, в который необходимо доставить данный груз. Срок обычно может определяться нормативно-правовыми актами и кодексами, регулирующими транспортные отношения, но если срок не указан в них, то тогда имеет место разумный срок, указанный в ст. 792 ГК.

Однако, бывают случаи, когда срок зависит от особенностей вида перевозки груза. Так, в п. 1 ст. 14 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта говорится: «Перевозчики обязаны осуществлять доставку грузов в сроки, установленные договором перевозки груза, а в случае, если указанные сроки в договоре перевозки груза

не установлены, в сроки, установленные правилами перевозок грузов» [32]. Таким образом, в данном случае срок определяется сторонами. Подобные правила содержатся и в Воздушном кодексе Российской Федерации.

В ст. 152 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации также говорится следующее: «Перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, при отсутствии соглашения в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом» [14]. Все это обусловлено тем, что морская перевозка признана весьма небезопасным видом перевозки грузов ввиду различных форсмажорных обстоятельств, таких как шторм, плохая видимость, уход от курса, например. Именно поэтому уклонение от срока не будет являться нарушением договора, потому как действия капитана будут направлены всецело на спасение людей, корабля, а также груза. В следствие этого, действия перевозчика не станут являться ошибочными и не повлекут нарушение договора, так как это произошло в связи обстоятельств, которые от него не зависели.

В свою очередь, в Уставе железнодорожного транспорта наиболее подробно прописаны правила соблюдения сроков. Так, на перевозчика возлагается дополнительное обязательство в виде указания в железнодорожной накладной и в выданной грузоотправителю накладной даты приема данного груза для отправки и даты истечения срока доставки.

Цена – это платеж за перевозку какого-либо груза. Так, за перевозку грузов в общественном транспорте будет взиматься цена согласно тарифам, установленным ОМС или государственными органами исполнительной власти. Однако, во всех других случаях цена будет зависеть от того, о какой сумме договорятся стороны договора. Также те услуги, которые выполнит перевозчик по просьбе владельца данного груза, будут оплачены отдельно, в следствие того, если они не входят в тарифы.

Форма договора перевозки грузов письменная – это единый документ, выступающий в роли транспортной накладной или коносаментом (морской транспорт).

Транспортная накладная является документом, сопровождающим груз всю дорогу. Ее задача состоит в том, чтобы доказать то, что договор был заключен. Создается она отправителем и на конечной точке должна быть выдана получателю с грузом, в то время как отправитель получит грузовую квитанцию.

Коносамент представляет собой товарораспорядительный документ (ценную бумагу), дающий право получить груз после морской перевозки тому лицу, которое указано в качестве получателя.

Транспортные документы выполняют несколько задач: являются доказательством заключения договора перевозки грузов между сторонами, позволяют получить право на распоряжение перевозимым грузом.

Порядок заключения. Чтобы заключить договор перевозки груза, необходимо ранее согласовать сторонам, участвующим в данном договоре, все условия. Следовательно, одним из самых важных условий является – сам предмет договора, то есть сама его перевозка. Далее нужно будет договориться насчет наименования и конкретного количества перевозимого груза, о сроках перевоза, лице, которое будет уполномочено принять данный груз, пункте, до которого нужно доставить вышеупомянутый груз и плате за предоставленную услугу в виде перевозки.

Порядок его заключения проходит в несколько стадий. Так, например, для заключения договора перевозки груза автомобильным транспортом используется оферта – благодаря ей, одна сторона показывает другой свою заинтересованность в заключении данного договора. Вторая стадия будет иметь уже более решающее значение ввиду того, что в следствие ответа второй стороны станет понятен факт того, согласна она на заключение договора или нет. Акцепт, сам ответ, должен быть полным и безоговорочным. «Ответ

должен состоять в согласии заключить договор перевозки автомобильным транспортом на согласованных сторонами условиях» [2, с. 98].

Так, договор перевозки грузов будет являться заключенным в тот момент, когда груз будет передан получателю вместе с сопроводительными документами.

Ответственность грузополучателя и перевозчика зависит от обязательств, которыми наделен каждый из них. Так, в обязанности перевозчика входят следующие: отвезти груз лицу, с которым заключен договор, в строго определённый срок; проследить, чтобы груз дошел в том же виде, в каком и был им получен, то есть в целости и сохранности; погрузка и выгрузка товара.

Исходя из этого, следует отметить, что обязательство перевозчика, охватывающее обеспечение сохранности груза, закреплено лишь в КВВТ РФ. Так, в п. 1 ст. 67 прописано: «В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или уполномоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» [13].

В свою очередь, в ст. 150 кодекса торгового мореплавания сказано: «Перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его» [14]. Следовательно, в том случае, если конкретный груз нуждается в особом уходе, ввиду его особенных свойств, и об этом прямо сказано в договоре, то перевозчику надлежит следовать данным указаниям и обеспечивать грузу данный уход.

Также, согласно ст. 134 Воздушного кодекса РФ: «Перевозчик обязан страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на страховую сумму, размер

которой не должен быть менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент выдачи грузовой накладной, за каждый килограмм груза» [4].

Помимо этого, существует риск во время перевозки груза на палубе, который вызвал необходимость ввести на перевозчика ещё одну ответственность за это на морском транспорте. Следовательно, в случае порчи, утраты или повреждения груза именно на палубе перевозчик понесёт ответственность перед отправителем.

На морском транспорте также при истечении стальнойного времени (время, необходимое для погрузки, выгрузки груза) у перевозчика есть обязанность в виде предоставления дополнительного времени на это, если между сторонами ранее была такая договорённость – продление срока. Однако, если и дополнительное время не даёт возможности перевозчику погрузить или разгрузить данный груз, то он может, но вовсе не обязан, вновь его продлить, если он решит не продлевать срок, то он может отправить ту часть груза, которую успели погрузить на судно, но тогда ему придётся взыскать сумму за груз, который погружен не был. За любое дополнительное время будет изыматься плата в виде демереджа или детеншена. Если погрузка, выгрузка была выполнена раньше срока, то погрузчик получит премию в виде диспача.

Законодательство в сфере транспорта предусматривает изменение пункта назначения или лица, которому надлежит получить перевозимый груз. Так в ст. 31 Устава железнодорожного транспорта говорится: «По заявлению в письменной форме грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, перевозчик в порядке, установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения» [33]. Соответственно, в данном случае перевозка будет осуществляться уже по новым перевозочным документам, за

которые необходимо будет оплатить определенную стоимость взимаемого сбора.

На основании п. 1 ст. 110 ВЗК РФ: «Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза уполномоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю» [4].

Также, согласно ст. 149 кодекса торгового мореплавания, одна сторона (отправитель) вправе потребовать от другой обратной выдачи груза в месте его отправления до отхода судна, либо выдачи данного груза другому получателю, однако в последнем случае необходимо будет предъявить все оригиналы коносамента, которые ранее выдавались отправителю.

Погрузка-выгрузка может возлагаться как на одну, так и на другую сторону, соответственно, в зависимости от вида транспорта, который используется для перевозки груза. На железнодорожном транспорте распределение обязанностей данных работ напрямую зависит от места. Так, по общему правилу, если это места общего пользования (станция железной дороги), то погрузку-разгрузку будет осуществлять перевозчик. В случае если погрузочно-разгрузочные работы проводятся в местах необщего пользования, то выполнять их будет либо грузоотправитель, либо грузополучатель. Но, тем не менее, данные правила могут быть изменены в договоре путем соглашения сторон, в виду того, что им присуща диспозитивность.

На автомобильных средствах передвижения данные работы возлагаются, по общему правилу, на отправителя или получателя, если это не противоречит соглашению сторон.

Погрузка и разгрузка крупногабаритных грузов на воздушном транспорте осуществляется перевозчиками.

По общему правилу на морском транспорте погрузку-выгрузку обязан осуществлять контрагент данного транспортного предприятия. Следовательно, клиенту необходимо подать груз к борту судна так, чтобы была возможность обхватить его погрузочными механизмами, а выгрузить – через борт судна. Непосредственно укладка груза на самом судне лежит целиком на перевозчике. Погрузочные и выгрузочные работы, которые обеспечиваются силами и средствами отправителя или же получателя, должны производиться в сроки, которые прописаны в договоре, в случае их отсутствия – в сроки, которые указаны в транспортном законодательстве.

К одной из важнейших обязанностей грузоотправителя относится оплата перевозки его груза. Однако, даже при этом такую обязанность может взять на себя грузоперевозчик по соглашению сторон в случае, если у отправителя на данный момент недостаточно денежных средств. В большинстве случаев и во многих видах перевозки грузов оплату необходимо вносить отправителю до того, как груз будет отправлен. Так, в железнодорожных и внутриводных транспортных перевозках плату могут затребовать ещё до момента погрузки груза. Это сделано для того, чтобы в случае повреждения груза при перевозке, была возможность вернуть уплаченную ранее сумму отправителю.

Второй не менее значимой обязанностью грузополучателя является принятие груза. Так, получатель обязан вовремя получить груз, но не мало важен и тот факт, что он должен быть так же своевременно уведомлен об этом. Перевозчик должен позаботиться о том, чтобы сообщить получателю, что груз прибыл и ждёт его на конечной точке, если же перевозчик этого не сделает, то он не сможет взыскать штраф с получателя ввиду простоя транспорта и оплаты за дополнительное время хранения данного груза. Уведомить получателя можно по телефону, телеграфу, почте и другим средствам связи. Также если получателю необходимо заранее подготовиться к приему груза, то есть возможность информирования его перевозчиком о месте нахождения перевозимого груза путём составления дополнительного соглашения.

Необходимость в своевременном уведомлении перевозчиком получателя отсутствует лишь при перевозке груза автомобильным транспортом, вследствие того, что данное транспортное средство с перевозимым грузом приезжает сразу на склад получателя.

Помимо этого, грузополучатель вправе не принять товар, если его состояние во время перевозки значительно ухудшилось и не соответствует тому, что было до изначально, в следствие чего использование данного груза по назначению будет затруднительно или вовсе невозможно.

Так, на основании ст. 36 Устава железнодорожного транспорта РФ: «Грузополучатель может отказаться от принятия грузов в тех случаях, если качество грузов вследствие повреждения, порчи или по иным причинам изменилось в такой степени, что исключается возможность частичного или полного использования таких грузов по назначению» [33].

Таким образом, договор перевозки груза являет собой соглашение, по которому одна сторона за определенную плату доставляет данный груз в какой-либо территориальный пункт. К элементам договора относят: стороны, цену, предмет, срок и форму. К существенным условиям вышеупомянутого договора следует отнести: сведения о перевозчике, грузоотправителе и грузополучателе; информацию о перевозимом грузе, о пунктах назначения и отправления, о сроках и скорости доставке; а также провозную плату. К обязанностям грузоотправителя относят: оплату и принятие груза, к обязательствам перевозчика – донести груз в целостности, погрузить его и выгрузить.

2.2 Договор перевозки пассажира и багажа

Сложно переоценить значимость вышеупомянутого договора, ввиду его возможности переместить пассажира в пространстве. Так, данными транспортными услугами будут пользоваться, в первую очередь, те граждане,

которые живут в труднодоступных регионах страны, зачастую находящиеся за пределами агломерации.

Договор перевозки пассажиров и багажа представляет собой услугу перевозчика за деньги доставить пассажира или багаж в нужную точку. Пассажир в данном случае должен будет оплатить проезд, а если ему нужно перевезти багаж, то стоимость за провоз багажа.

Так, в Воздушном кодексе дано следующее понятие вышеупомянутому договору: «По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу» [4].

Элементами данного договора являются следующие:

Стороны: перевозчик, пассажир.

Перевозчиком вправе быть как юридическое лицо, так и индивидуальный предприниматель, в обязанность которого входит довести пассажира до нужного места или довести багаж, вверенный ему отправителем, до конкретной точки и отдать его получателю. Также коммерческая организация, которая занимается перевозками, будет считаться перевозкой транспортом общего пользования. Помимо этого, в Гражданском кодексе приведен перечень данных организаций, уполномоченных совершать перевозки транспортом общего пользования. Помимо прочего, коммерческая организация или ИП, занимаясь данной деятельностью, должны в обязательном порядке иметь лицензию, а также владеть данным транспортным средством, например, на праве собственности.

Пассажиром будет являться уже физическое лицо. Так, это может быть любой гражданин вне зависимости от его дееспособности. Пассажиры до 14 лет вправе ездить на транспорте по договору перевозки, который будет

заключен от их имени и в их интересах родителями, опекунами или усыновителями.

Предметом являются как действия перевозчика, направленные на перевоз пассажира или багажа до нужной территориальной точки, так и действия пассажира, выражающиеся в виде оплаты проезда или передачи багажа.

Форма – письменная: билет в случае перевозки пассажира, и квитанция при перевозке багажа.

Срок является важным элементом договора, потому как он определяет промежуток времени, в течение которого перевозчик должен доставить пассажира или груз. Так, в ст. 792 ГК говорится: «Перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами, кодексами и иными законами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок» [5].

Цена. «Оплата за перевоз пассажиров транспортной компанией общественного использования трактуется на основании тарифов, которые утверждаются в режиме, определенным уставами фирмы» [19, с. 603].

Порядок заключения договора.

Договор по перевозке пассажира или багажа будет являться заключенным лишь в тот момент, когда будут выполнены все существенные условия данного договора. Так, одним из важных условий является предмет, в данном случае – перевоз пассажира или багажа. К другим не менее важным условиям относят: размер оплаты проезда, время отправки и прибытия на нужное место, начальную и конечную точки маршрута. Основанием заключения будет служить покупка и наличие билета при перевозке пассажира и квитанции в случае багажа. Однако, люди, использующие в качестве транспортного средства для перемещения такси не покупают там билеты, соответственно, договор в этом случае между перевозчиком и пассажиром заключен не будет.

Права и обязанности сторон.

К правам пассажиров следует относить: возможность провозить с собой бесплатно ребёнка определенного возраста, ручную кладь, не превышающую определенных размеров, в ином случае – пассажиру нужно будет заплатить за провоз багажа, также гражданин может продлевать срок действия своего проездного билета на общественном транспорте.

Самой главной обязанностью пассажира является покупка им билета. На воздушном транспорте обязанности пассажиров увеличиваются и в случае отказа пассажира от их соблюдения и выполнения, перевозчик может потребовать прекратить договор по своей инициативе. Так к одному из таких обязательств относят предполётный досмотр, целью которого является обеспечение безопасности и контроля остальных членов экипажа в случае проноса взрывчатых вещей. Однако, они также обязаны соблюдать общественный порядок в транспорте.

Перевозчик имеет право на получение платы за проезд или провоз багажа. Также он может в любой момент прекратить исполнять договор на перевозку по собственной инициативе и потребовать пассажира покинуть транспортное средство в случае его неадекватного поведения, порчи транспортного средства, отказа от оплаты проезда.

Обязанность перевозчика заключается в следующем: своевременно подать транспорта, обеспечить безопасность поездки пассажира, сохранность его багажа и его целостность, довезти граждан до нужного места, а в случае с багажом передать его в руки уполномоченному на получение лицу. Перевозчик воздушного судна, помимо прочего, обязан информировать пассажиров о движении транспорта в целях их безопасности.

В случае, если зарегистрированный багаж во время перевозки как-либо повредится, то ответственность будет лежать целиком на перевозчике. Так как ручная кладь во время перевозки находится рядом с владельцем, то ответственность за её сохранность будет нести он, в то время как багаж, на который будет дана квитанция, станет являться зарегистрированным.

Соответственно, при утрате багажа перевозчик будет вынужден возместить пассажиру причинённый ущерб в размере стоимости данного багажа, которая указана в договоре. В случае её отсутствия там – по цене, которая может быть на подобные вещи.

Так, договор перевозки пассажиров и багажа является соглашением на предоставление услуги в виде перевозки пассажира или багажа до конкретного места за строго обозначенную цену. К элементам договора относят: предмет, стороны, срок, цена, форма.

2.3 Договор об организации перевозок

Данный договор является началом договорных отношений между сторонами в будущем. Он также служит важной основой, ввиду договоренности сторонами о существенных условиях соглашения.

Договор об организации перевозок являет собой обязательство одной стороны (перевозчика) принимать груз в установленные законом сроки, а другой стороны (грузовладельца) предоставлять данный груз в том объёме, который был установлен и оговорён сторонами ранее.

Также, исходя из трактовок современной юридической доктрины, можно выделить следующее определение: «С этой точки зрения договор об организации перевозок — это организационный договор, устанавливающий для одной стороны (грузовладельца) предпосылки и порядок предъявления грузов в обусловленном объеме к перевозке, а для другой стороны (перевозчика) — предпосылки и порядок предоставления в установленном объеме транспортных средств и приема грузов к перевозке в установленные сроки» [1, с. 6].

Договор организации перевозок грузов содержит в себе все основные условия, которые необходимы в дальнейшем для заключения каких-либо разовых договоров, также рассматриваемый договор является самым

оптимальным для урегулирования долгосрочных взаимоотношений как между одной стороной, так и между другой.

Соответственно, так как данный договор является предварительным, то в ст. 429 ГК говорится следующее: «По предварительному договору стороны обязуются заключить в будущем договор о передаче имущества, выполнении работ или оказании услуг (основной договор) на условиях, предусмотренных предварительным договором» [5]. Так, предварительный договор следует заключать в той же форме, что и основной, при условии, что она установлена, иначе – в простой письменной форме. В случае несоблюдения формы это поможет повлечь ничтожность договора. Также в предварительном договоре должны содержаться условия о предмете и другие существенные условия вышеназванного договора.

Следовательно, это освобождает перевозчика и грузовладельца каждый раз при перевозке груза снова договариваться об условиях, потому как, имея долгосрочный характер, договор организации перевозки грузов может сохранить на весь период своего действия те условия, к которым пришли стороны при его заключении.

Помимо этого, в следствие того, какие условия необходимы для заключения договора организации перевозок, можно сделать вывод, что именно они являются важными. Так, существенными условиями данного договора выделяют следующие:

Во-первых, объёмы и сроки предоставления транспорта и груза для перевозки. Так, если стороны договорились и согласовали ранее количества требуемого груза для перевозки и определились с датой и временем отправки, то грузовладелец не может потребовать от перевозчика перевезти больший объём груза на транспорте ввиду ограниченной вместимости транспортного средства. В свою очередь, перевозчик должен вовремя загрузить груз и доставить его до нужного места, оговорённого в договоре.

Однако срок, в течение которого стороны обязуются заключить основной договор не входит в существенные условия. И следовательно, если в

договоре об организации перевозок (предварительном договоре) он не указан, то основной договор необходимо заключить в течение года с момента заключения предварительного договора.

Во-вторых, это порядок расчёта сторон, который предусматривает плату за груз, который будет перевозиться.

В-третьих, сам предмет договора, которым будут являться услуги перевозки груза в пункт назначения путём использования конкретного транспортного средства. Кроме этого, к услугам, оказываемым перевозчиком, могут также относиться и погрузка, выгрузка груза, его хранение.

Другие условия (маршруты, календарные графики и ответственность сторон за нарушение условий договора) могут включаться в договор об организации перевозок по желанию сторон, ввиду того что они уже урегулированы транспортными уставами и кодексами.

Таким образом, данный договор представляет собой долгосрочное соглашение, по которому одна сторона обязуется вовремя предоставлять транспортное средство, а вторая в нужных объёмах предоставлять груз для перевозки. Договор об организации перевозок является оптимальным для урегулирования отношений между сторонами, он также позволяет не заключать разовые договоры, ввиду того, что содержит все существенные условия в себе. Так, существенными условиями являются: предмет, объёмы и сроки подачи транспорта и груза и порядок расчёта сторон. Иные условия включаются в данный договор по усмотрению сторон (маршруты, календарные графики).

Глава 3 Ответственность и страхование рисков в транспортных договорах

3.1 Актуальные проблемы ответственности перевозчика по некоторым видам транспортных договоров

В связи с ростом значимости транспортных отношений, а также увеличением их количественного показателя возникает и проблема урегулирования данных отношений. Зачастую спор между сторонами возникает ввиду нарушения одной из сторон своих обязательств, которые были ранее прописаны в транспортном договоре. Чтобы более наглядно рассмотреть вытекающие из этого проблемы, остановимся на некоторых видах транспортных договоров.

Ввиду большой ответственности, которой обременены перевозчики, нередко возникают случаи, когда они нарушают обязательства, возложенные на них. Чаще всего самым распространённым нарушением обязательств перевозчиком при перевозке груза является необеспечение его сохранности. Также некоторые транспортные уставы ввиду своих трактовок создают коллизию с Гражданским кодексом РФ, в котором изложены случаи наступления ответственности перевозчиками за утрату, недостачу и повреждение груза или багажа.

Соответственно, на основании ст. 796 ГК РФ бремя доказывания отсутствия вины перевозчика лежит на нем: «Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело» [5].

Так, в ст. 118 УЖТ говорится, что перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение груза в случае, если: «груз, грузобагаж прибыли в исправных вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо исправных вагоне, контейнере без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза, грузобагажа; недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза в открытом железнодорожном подвижном составе» [33].

В той же статье УЖТ содержится положение, согласно которому перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что данные повреждения произошли по вине перевозчика. Вследствие, УЖТ перекладывает бремя доказывания вины перевозчика на лицо, предъявившее претензию и лишь в том случае, если вина будет обнаружена, тогда перевозчика можно будет привлечь к имущественной ответственности за несохранность целостности груза. Следовательно, нормы УЖТ противоречат императивным нормам ГК, изложенным в ст. 796 и п. 2 ст. 3 ГК, в последней же изложено положение, согласно которому нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать Гражданскому кодексу РФ.

В судебной практике так же отсутствует единое мнение о применении данных норм Арбитражными судами, что подтверждает следующая практика.

Решение Арбитражного суда Новосибирской области по делу №А45-12555/07-39/274. Истец обратился с иском о взыскании стоимости недостающего груза и провозной платы ввиду недостачи первого. Установлено, что железнодорожный вагон был поврежден, вследствие чего утечка угольного концентрата составила порядка 6600 тонн. Решением суда было отказано в удовлетворении исковых требований. Суд обосновал своё решение коммерческой неисправностью вагона, а также отсутствием вины

ответчика – перевозчика. Помимо этого, истец допустил ошибку в определении недостачи груза без учета предельных расхождений, в результате чего суд пришел к выводу, что истец необоснованно не учёл требования нормативных актов и не исключил из окончательной массы груза вероятность погрешности при перевозке. Также суд апелляционной инстанции согласился с решением суда первой инстанции в том, что утрата груза произошла из-за неисправностей кронштейна, которые отнесены к коммерческим, и, соответственно, ответственность за утрату груза несет отправитель, с доводами истца, касаясь того, что на ответчике лежит бремя доказывания отсутствия вины в случае недостачи груза, суд также не согласился, посчитав их несостоятельными [17].

Иной позиции придерживался Арбитражный суд Уральского округа по делу № КГ-А40/856-15, удовлетворив требования истца и обосновав своё решение тем, что бремя доказывания недостачи груза, вызванная недостоверными сведениями, которые были указаны грузоотправителем в железнодорожной транспортной накладной, лежит целиком на перевозчике [21].

Так, данная коллизия норм ГК и УЖТ не даёт объективного, справедливого и законного разрешения споров в судебном порядке.

В постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп. от 01.07.2010) содержатся следующие разъяснения: «При применении статьи 118 Устава следует исходить из того, что в предусмотренных в этой статье случаях перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза при перевозке, если докажет, что они произошли, как указано в статье 796 ГК РФ, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело» [22].

Также ст. 118 УЖТ, говорящая о том, что вина перевозчика доказывается в случае подачи другой стороной претензии, не соответствует п. 2 ст. 401 ГК, на основании которого, отсутствие вины доказывается тем лицом, с чьей стороны в данном случае было нарушено обязательство. Помимо этого, видится нелогичность в доказывании вины перевозчика отправителем или получателем, которые в силу физической невозможности не могут контролировать нарушения перевозчика в ходе перевозки им груза, а также контролировать его действия.

Ввиду этого видится необходимым привести нормы УЖТ в соответствие с Гражданским кодексом, а именно с п. 1 ст. 796 ГК РФ. Следовательно, можно предложить подобную формулировку последнего абзаца ст. 118 УЖТ РФ: «В указанных в настоящей статье случаях перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, в том числе при необходимости с привлечением независимых экспертов и в порядке, установленном статьей 42 настоящего Устава, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли не по его (грузоотправителя) вине».

Так же по-разному можно толковать положения ст. 118 ВЗК, которые носят скорее оценочный характер. «Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять» [4]. В данном случае следует руководствоваться императивной нормой ГК, устанавливающей основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза, а не ст. 118 ВЗК.

Кодекс торгового мореплавания не составил исключения. В ст. 168 КТМ содержится: «Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата,

повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка)» [14]. Следовательно, Гражданский кодекс предусматривает ответственность перевозчика за повреждение или утрату груза, в то время как КТМ предусматривает положения, которые могут её ограничивать. Исходя из этого, можно сделать вывод, что данные нормы, содержащиеся в КТМ, противоречат нормам ГК. Подобное смягчение ответственности перевозчика ввиду навигационной ошибки обусловлено, в первую очередь, тем, что владелец судна не может контролировать действия, а также бездействия капитана и членов данного судна.

В постановлении Федерального Арбитражного суда Дальневосточного округа по делу № Ф03-665/2014 перевозчиком был утрачен груз, и в ходе судебного рассмотрения он ссылался на навигационную ошибку. Тем не менее, суд не признал данную, совершенную им ошибку навигационной вследствие того, что члены судна несвоевременно сообщили капитану об аварии, соответственно, повреждение не было вовремя обнаружено, и вода начала поступать на само судно, что и привело к утрате груза [24].

Ввиду этого между сторонами стоит открытый спор, цель которого доказать – умышленно была допущена навигационная ошибка со стороны перевозчика или нет. Зачастую грузополучатели настроены решительно в доказывании умышленного допущения навигационной ошибки, обосновывая это попыткой перевозчика избежать ответственности.

В постановлении Арбитражного суда Московского округа от 23.05.2017 г. по делу № А40-145408/2012 истец потребовал с ответчика выплаты страхового возмещения в порядке суброгации. Между компаниями был заключен договор морской перевозки груза. Капитан судна решил подождать улучшения погодных условий в бухте. В ходе маневрирования судно получило повреждения о скалы, в связи с чем его почти полностью заполнило водой, ввиду этого груз был испорчен и перестал быть пригодным для целевого

использования. Экспертиза также установила, что причиной гибели судна и самого груза стала навигационная ошибка, которая выразилась в ошибке капитана судна. Арбитражный суд постановил решения судов нижестоящих инстанций оставить без изменений, а также подчеркнул, что суд первой инстанции и апелляционный суд правомерно освободили перевозчика от ответственности за груз ввиду навигационной ошибки, как и от обязанности в компенсации страховых выплат. [20]

Также стоит добавить, что навигационная ошибка может случиться повсюду, но, тем не менее, именно морских перевозчиков закон защитил от ответственности. Всё это может привести к тому, что грузоотправители будут выбирать иные виды транспорта, избегая подобной практики. С большей вероятностью можно считать, что крупные предприниматели не смогут долго поддерживать подобные коммерческие отношения, вытекающие из договоров морской перевозки грузов, в которых они будут нести убытки из-за перевозчиков. Из этого вытекает, что в наиболее невыгодном положении находятся именно получатели и отправители грузов. Так, следует расширить обязательную ответственность перевозчика, чтобы предотвратить разрозненность, сформировав единую судебную морскую практику.

В воздушном кодексе РФ содержатся пределы ответственности перевозчика – ограничение права на полное возмещение убытков. Так, в ст. 795 ГК содержится следующее: «За задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика» [5]. В свою очередь, ст. 120 ВЗК дает уточнение: «За просрочку доставки пассажира,

багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика» [4]. Соответственно, в ст. 5 ФЗ от 19.06.2000 г. № 82-ФЗ «О минимальном размере оплаты труда» с 1 января 2001 года исчисление платежей по гражданско-правовым обязательствам составит 100 рублей [31]. Базовая сумма определяется из МРОТ и платежей по гражданско-правовым обязательствам. Исходя из этого, в случае задержки рейса на два часа, пассажиру выплатят 50 рублей, что крайне мало.

Решение № 2-1528/2018 2-1528/2018~М-240/2018 М-240/2018 Кировского районного суда от 27 июля 2018 г. по делу № 2-1528/2018. Истец обратился в суд с иском о взыскании неустойки, компенсации морального вреда, штрафа, а также указал, что права потребителя на своевременную и качественную услугу по перевозке воздушным транспортом были нарушены, что является основанием для начисления неустойки, взыскания штрафа за задержку рейса, компенсации за билеты, компенсации морального вреда. В связи с задержкой рейса ответчик на данное обстоятельство никак повлиять не мог, ни устранить его, не предупредить его возникновение, возникшее по техническим причинам, следовательно, данное событие являлось непреодолимой силой. Воздушный кодекс, специальный Закон, предусмотрел ответственность перевозчика за нарушение сроков перевозки в виде штрафа в размере 25 % минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, то есть 25 рублей за каждый час просрочки. Задержка рейса составила в общей сумме 10 часов. Суд отметил, что неустойка, предусмотренная Законом Российской Федерации "О защите прав потребителей", а также компенсация морального вреда не применимы к спорным отношениям (перевозчику), а

также Воздушным кодексом ответственность авиаперевозчика ограничена. Суд частично удовлетворил требования истца, в части взыскания штрафа с ответчика (перевозчика) в размере 250 рублей. [27]

Необходимо внести изменения, касающиеся выплат в случае задержки рейса, которые соответствовали бы современному положению. Соответственно, следует уделить большее внимание компенсации пассажирам, которые являются одной из сторон в транспортных пассажирских договорах, ведь воздушные перевозки на сегодняшний день достаточно распространены.

Таким образом, видно отступление норм транспортных уставов от императивных норм Гражданского кодекса. Среди актуальных проблем ответственности перевозчика по некоторым видам транспортных договоров можно выделить: бремя доказывания вины перевозчика за несохранность груза, которая лежит на отправителе (Устав железнодорожного транспорта, Воздушный кодекс); освобождение морского перевозчика от ответственности ввиду навигационной ошибки (кодекс торгового мореплавания); достаточно небольшая компенсация пассажирам в случае задержки самолета. Соответственно, следует привести данные нормы транспортных уставов в соответствие нормам ГК.

3.2 Страхование рисков при перевозке груза транспортными средствами

Особенно остро стоит вопрос страхования грузов со стороны отправителей, ведь это влечет дополнительные финансовые вложения в перевозку. Собственник груза не может предвидеть форсмажорные обстоятельства и иные вероятности повреждения отправленного груза, всецело полагаясь на перевозчика. Следовательно, риски могут зависеть от различных факторов, например, от выбора транспортного средства, способа и технологий погрузки и выгрузки грузов.

Как было сказано выше, нельзя исключить полностью наступление неблагоприятных событий во время транспортировки грузов, то есть риск всегда существует, несмотря на все усилия перевозчиков, направленные на обеспечение сохранности перевозимых материальных ценностей.

Самыми частыми рисками называют: пропажа транспорта, которое доставляет определенный груз; различные стихийные бедствия; утрата груза ввиду разбоя.

«Под страхованием грузов понимают разновидность имущественного страхования, основная цель которого – обезопасить интересы владельца перемещаемого объекта от возможных транспортных рисков во время его следования по маршруту от отправителя к получателю» [28, с. 149].

Наибольший процент страхования грузов приходится на их перевозку автомобильным транспортом, ввиду того обстоятельства, что перевозки, осуществляемые данным транспортным средством, составляют более 60% от числа всех перевозок. Однако, автомобильный транспорт считается весьма убыточным вследствие следующих обстоятельств:

Во-первых, слишком большие расстояния. Так, протяженность дороги от одного конца страны до противоположной составляет более девяти тысяч километров; чем протяжнее путь до точки доставки, тем более велика вероятность повреждения грузов.

Во-вторых, не менее важным фактором является и состояние дорог. Некачественное дорожное покрытие может сыграть свою роль в случае ДТП.

К страховым случаям не относится повреждение, гибель или же утрата грузов, возникшие в результате:

- умысла или грубой неосторожности страхователя;
- противоправных действий страхователя;
- несоответствующей упаковки груза, которая противоречит стандартам;
- недостачи груза в случае, если упаковка цела;
- потери веса груза, которые варьируются в пределах установленных норм естественной убыли;

- нарушения перевозчиком сроков доставки грузов;
- процессов коррозии, гниения и прочих факторов, обусловленных свойствами перевозимых грузов.

Так, под страхованием грузов подразумевают защиту материальных ценностей от многих факторов, которые способны их повредить. Следовательно, при наступлении неблагоприятных факторов, в результате которых пострадал груз, владельцу имущества выплатят страховое возмещение, в которое входит цена самого груза, прописанная в договоре, заключенном между сторонами; транспортные издержки; помимо этого можно включить и расходы на таможенное оформление.

Наиболее распространен комбинированный вид страхования, включающий в себя не только страхование груза и водителя, но также и пассажиров или же иного багажа.

Объектами страхования, как видно из названия параграфа, являются грузы и транспортные средства. Страхование самих грузов называется страхованием карго, в то время как под каско имеют в виду страхование транспортного средства. Страховой договор заключается в момент подачи письменного заявления страхователем, после чего ему будет выдан страховой полис, подписанный сторонами.

Следовательно, существует несколько вариантов страхования груза:

Во-первых, ответственность за все риски. Данная категория включает в себя страхование от убытков или повреждений части или всего груза, которые возникли по любой причине, не исключенной договором страхования.

Во-вторых, ответственность за частную аварию. Категория охватывает страхование от убытков или повреждений части или всего груза по причинам, которые прямо прописаны в договоре.

В-третьих, без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения. Страхование убытков ввиду полной гибели всего груза вследствие причин, которые содержатся в договоре страхования.

Тем не менее, в нашей стране существует низкий уровень страховой культуры, который выражается в недоверии к страховщикам. Также, зачастую к услугам страхования обращаются небольшие компании или предприниматели, для которых утрата или повреждение груза равносильны потере самого бизнеса. Страховым компаниям следует более активно проводить просветительскую работу своих услуг. В России страховой договор может быть заключен по общим правилам, которые регулируются главой 48 Гражданского кодекса. Это объясняется тем, что индивидуальные акты по страхованию грузов находятся в разработке. Однако, стоит также заметить, что в сфере страхования более продвинутым транспортным кодексом является морской. Так, в 15 главе кодекса торгового мореплавания подробно говорится о страховании грузов, объектах и видах страхования.

Таким образом, груз не может быть защищен от различных рисков (пропажа, стихийные бедствия), которые могут повлечь его повреждение или даже гибель, однако страхование позволяет возместить имущественный вред владельцу в случае страхования. Страхование представляет собой подушку безопасности, действующую весь транспортный путь, который надлежит проделать перевозчику во время перевозки груза.

Заключение

Трудно представить современную жизнь без транспорта, ставшего её неотъемлемой частью. Автомобильные, воздушные, железнодорожные, морские транспортные средства играют значительную роль в жизнедеятельности нашей страны и каждого отдельного города, села, муниципального образования, региона. Безусловно, каждый вид транспорта обладает своими уникальными особенностями, но, несмотря на это, есть то, что объединяет их все – они надлежащим образом справляются со своей главной задачей – перевозкой грузов, багажей и пассажиров из одного пункта отправления в конечную точку назначения на местности.

Несмотря на различия, каждый вид транспортного договора безусловно играет значительную роль, составляя целую сеть транспортных отношений.

Количество различных транспортных средств обусловлено так же и качеством их функционала, а также скоростью доставки грузов, багажа и пассажиров. Каждый из них в частности ориентирован на движение по определённой местности или траектории, которые в целом составляют целую транспортную сеть, пролегающую по всей стране. В наше время транспорт способен доставить груз или пассажира даже в самые труднодоступные и удалённые места столь обширной страны. Тем самым, он помогает беспрекословно выполнять один из принципов гражданского права, который закреплён в ст. 1 ГК РФ - принцип свободного перемещения товаров. Существующее разнообразие транспортного средства позволяет отправителям самим решить, каким способом отправки, доставки им воспользоваться, то есть даёт право выбора

Помимо этого, велик и вклад транспорта, который он вносит в экономическую сферу. Так, транспортные средства осуществляют перевозку различных грузов по всей территории страны, являясь основой товарооборота.

В данной выпускной квалификационной работе я изучала актуальные проблемы ответственности перевозчика по некоторым видам транспортных

договоров. Так, в перевозках на железнодорожном транспорте существует проблема брeмени доказывания вины перевозчика за несохранность груза, которая лежит на самом перевозчике. Ввиду этого видится необходимым привести нормы УЖТ в соответствие с Гражданским кодексом, а именно с п. 1 ст. 796 ГК РФ. Следовательно, можно предложить подобную формулировку последнего абзаца ст. 118 УЖТ РФ: «В указанных в настоящей статье случаях перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, в том числе при необходимости с привлечением независимых экспертов и в порядке, установленном статьей 42 настоящего Устава, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли не по его (грузоотправителя) вине».

Изучая Воздушный кодекс, а также судебную практику, мной была замечена следующая проблема – отсутствие как таковой компенсации пассажирам в случае задержки транспортного средства. Соответственно, видится необходимость внесения изменений в действующее законодательство, касающихся увеличения компенсации путём иного исчисления процентов.

На морском транспорте – освобождение морского перевозчика от ответственности вследствие навигационной ошибки. Так, следует расширить обязательную ответственность перевозчика, чтобы предотвратить разрозненность, сформировав единую судебную морскую практику.

Подводя итог всему вышеизложенному, задачи, стоявшие передо мной на момент написания данной работы, выполнены: были изучены и рассмотрены транспортные договоры в зависимости от их вида, их понятия и особенности; были проанализированы в сравнении права и обязанности сторон договоров; выявлены актуальные проблемы и предложены возможные пути их решения.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Баскакова И.В., Самойленко С.С., Дюрикенова Е.Д. Договор об организации перевозки грузов /Транспортное право и безопасность. 2018. № 3 (27). С. 17.
2. Бессонова А. В. Порядок заключения договора автомобильной перевозки грузов/ В сборнике: Актуальные вопросы юриспруденции. сборник статей II Международной научно-практической конференции. Пенза, 2020. С. 98.
3. Биленко В. С. Понятие системы транспортных договоров/ Научный электронный журнал Меридиан. 2019. № 15 (33). С. 1
4. "Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. – № 12. – 24.03.1997. – ст. 1383// URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (Дата обращения: 16.04.2022)
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021, с изм. от 08.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) //Собрание законодательства РФ № 5. – 29.01.1996. – ст. 410// URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/ (Дата обращения: 15.04.2022)
6. Егiazаров, В. А. Транспортное право : учебник / В. А. Егiazаров. — 9-е изд. — Москва : Юстицинформ, 2018. — 404 с. — ISBN 978-5-7205-1422-8. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: <https://e.lanbook.com/book/99805> (дата обращения: 24.01.2022). — Режим доступа: для авториз. пользователей.
7. Емельянова О. В. Понятие договора международной перевозки пассажира и багажа воздушным транспортом/ В сборнике: Приоритетные направления развития науки в современном мире. Сборник научных статей по материалам IV Международной научно-практической конференции. Уфа, 2020. С. 109.

8. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 11.06.2021) "О защите прав потребителей"/ Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации от 9 апреля 1992 г., N 15, ст. 766// URL: http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_305/ (Дата обращения: 11.04.2022)

9. Закон Самарской области от 18.01.2016 N 14-ГД (ред. от 07.06.2018) «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Самарской области, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Самарской области и признании утратившими силу отдельных законодательных актов Самарской области» (принят Самарской Губернской Думой 22.12.2015) (с изм. и доп., вступившими в силу с 11.02.2022) // "Волжская коммуна" от 16 февраля 2022 г. N 23// URL: <https://base.garant.ru/8389141/> (Дата обращения: 16.04.2022)

10. Иващенко И. А. Понятие и виды договора перевозки грузов/Инновационная наука. 2016. № 2-1. С. 141.

11. Измайлова Д.З., Попов А.В., Юнушев К.Р. Сравнительный анализ показателей происшествий на различных видах транспорта, с целью выявления наиболее безопасного/ Modern Science. 2020. № 7-2. С. 340.

12. Информационно-статистический бюллетень январь-сентябрь 2021 года/ Министерство транспорта Российской Федерации// URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/11698>

13. "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 02.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.03.2022)// Собрание законодательства РФ. – № 11. – 2001. – ст. 1001// URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (Дата обращения: 17.04.2022)

14. "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 11.06.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022)// Собрание законодательства РФ. – № 18. – 03.05.1999. – ст. 2207//

URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (Дата обращения: 16.04.2022)

15. Колмогоров М.В., Хайсов И.В. Понятие и правовая природа договора перевозки груза автомобильным транспортом/ В сборнике: Управление социально-экономическим развитием: инновационный и стратегический подходы. сборник научных трудов по материалам Национальной научно-практической конференции. 2021. С. 101.

16. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // «Российская газета». – № 237. – 25.12.1993// URL: <https://base.garant.ru/10103000/> (Дата обращения: 16.04.2022)

17. Обзор судебной-арбитражной практики разрешения споров, связанных с применением положений Федерального закона № 18-ФЗ от 10.01.2003 г. «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (утвержден на заседании президиума Седьмого арбитражного апелляционного суда от 28 июня 2013 года № 7)

18. Панов Н.Н., Тюменев А.В. Сравнительный анализ безопасного вида транспорта/ Системные технологии. 2017. № 3 (24). С. 36.

19. Поляновская С. В. Общие характеристики на перевозку пассажиров/ В сборнике: Гуманитарные, естественно-научные и технические аспекты современности. Материалы XXXIII Всероссийской научно-практической конференции. В 2-х частях. Ростов-на-Дону, 2021. С. 603.

20. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 23 мая 2017 г. по делу А40-145408/12// URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/GCfuGTKpvyUE/> (Дата обращения: 22.03.2022)

21. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 14 марта 2015 г. № КГ-А40/856-15// URL: <https://base.garant.ru/38634054/> (Дата обращения: 16.03.2022)

22. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 06.10.2005 г. N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального

закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп. от 01.07.2010)/ "Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации", 2006 г., N 1// URL: <https://base.garant.ru/12142613/> (Дата обращения: 16.04.2022)

23. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 (ред. от 29.11.2021) "Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.04.2022) // Собрание законодательства РФ. – 09.08.2004. – № 32. – ст. 3342// URL: <https://base.garant.ru/187263/> (Дата обращения: 16.04.2022)

24. Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 марта 2014 г. №Ф03-665/2014// URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/FMwMUOShgumZ/> (Дата обращения: 01.04.2022)

25. Протас Е. В., Скрыпниченко Д. П. Особенности ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза/ Транспортное право и безопасность. 2021. № 3 (39). С. 90.

26. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – № 50 (часть IV). – 13.12.2021. – ст. 8613// URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (Дата обращения: 17.04.2022)

27. Решение № 2-1528/2018 2-1528/2018~М-240/2018 М-240/2018 от 27 июля 2018 г. по делу № 2- 1528/2018// URL: <https://sudact.ru/regular/doc/vPgTZGdvra b/> (Дата обращения: 15.03.2022)

28. Сарапий В. П. Особенности страхования грузов в России/ В сборнике: Вопросы Современной Науки: Новые достижения. Материалы Международной (заочной) научно-практической конференции. под общей редакцией А.И. Вострцова. 2018. С. 149.

29. Тимохина А.С., Коропятник П.А., Ишембитова Г.Г. Договор перевозки пассажира: понятие, особенности, порядок заключения/ Аллея науки. 2017. Т. 1. № 15. С. 548.

30. Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. — М.: Юридический институт МИИТа, 2017. — 12 с

31. Федеральный закон от 19.06.2000 N 82-ФЗ (ред. от 06.12.2021) "О минимальном размере оплаты труда"/ Собрание законодательства Российской Федерации от 26 июня 2000 г., N 26, ст. 2729// URL: <https://base.garant.ru/12119913/> (Дата обращения: 18.04.2022)

32. Федеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 08.11.2007 N 259-ФЗ (последняя редакция)// Собрание законодательства РФ. – № 46. – 12.11.2007. – ст. 5555// URL: <https://base.garant.ru/12157005/> (Дата обращения: 19.04.2022)

33. Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.2003 N 18-ФЗ (последняя редакция) // Собрании законодательства Российской Федерации от 13 января 2003 г. N 2 ст. 170// URL: <https://base.garant.ru/12129475/> (Дата обращения: 19.04.2022)