

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра \_\_\_\_\_ «Предпринимательское и трудовое право»

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение предпринимательской деятельности

(направленность (профиль))

## ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира»

Обучающийся

В.А. Сизенко

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный  
руководитель

к.ю.н., доцент А.В. Кирсанова

(ученая степень (при наличии), звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2023

## Оглавление

Введение .....	3
Глава 1 Общие положения гражданско-правовой ответственности по договорам перевозки груза и пассажиров.....	8
1.1 Правовое регулирование отношений по перевозке.....	8
1.2 Основания, условия и виды ответственности перевозчика по договору перевозки .....	15
1.3. Основания освобождения перевозчика от ответственности по договорам перевозки груза и пассажиров.....	24
Глава 2 Особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика по российскому законодательству .....	33
2.1 Пределы ответственности перевозчика в договорных отношениях по перевозке.....	33
2.2 Претензионный (досудебный) порядок урегулирования споров в договорах перевозки грузов и пассажиров .....	40
Глава 3 Актуальные проблемы гражданско-правовой ответственности перевозчика по договорам перевозки грузов и пассажиров .....	49
Заключение .....	57
Список используемой литературы и используемых источников .....	62

## **Введение**

**Актуальность исследования** заключается в ценности гражданско-правовых отношений, возникающих из договоров перевозки груза и пассажира. Усугубляет современное развитие указанных отношений несовершенство и противоречивость отдельных положений транспортных кодексов и уставов РФ, наличие излишне абстрактных положений, создающих основу для злоупотребления правом, неоднородность подхода российского законодателя к защите прав и законных интересов пассажира (грузоотправителя, грузополучателя), как слабой (зависимой) стороны договорных отношений по перевозке, а также перевозчика, как профессионального субъекта, в отношении которого действуют многочисленные императивные правила, требующие соответствующей модели поведения и обращения с контрагентами.

**Объект исследования** – общественные отношения, возникающие при наступлении гражданско-правовой ответственности по договорам перевозки груза и пассажира.

**Предмет исследования** – нормы гражданского законодательства РФ, транспортных кодексов и уставов РФ, затрагивающие отдельные аспекты гражданско-правовой ответственности по договорам перевозки груза и пассажира.

**Цель исследования** – проанализировать особенности гражданско-правовой ответственности по договорам перевозки груза и пассажира.

**Гипотеза исследования** состоит в том, что существующая система правового регулирования отношений, возникающих из перевозки груза и пассажира, носит децентрализованный характер, приводящий к коллизиям и неверному применению закона судами общей юрисдикции и арбитражными судами.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- определить систему правового регулирования отношений по перевозке;
- выявить основания, условия и виды ответственности перевозчика по договору перевозки;
- установить основания освобождения перевозчика от ответственности по договорам перевозки груза и пассажира;
- уточнить пределы ответственности перевозчика в договорных отношениях по перевозке;
- проанализировать вопросы теории и практики гражданско-правовой ответственности перевозчика по договорам перевозки груза и пассажира;
- рассмотреть претензионный (досудебный) порядок урегулирования споров в договорах перевозки грузов и пассажира.

**Теоретико-методологическую основу** составили труды следующих авторов: С.Б. Бальхаевой, Н.А. Духно, В.А. Егиазарова, Б.П. Елисеева, Н.Р. Зиновьевой, А.Я. Капустина, А.С. Касаткиной, Г.А. Моргуновой, А.В. Прозванчекова, А.И. Сморчкова, М.А. Сергеевой, Е.В. Силиной, Д.П. Стригуновой, С.В. Тяпухина, Р.А. Шахбазова.

**Методы исследования:** анализ, синтез, индукция, дедукция, аналогия, абстрагирование, обобщение, метод контент-анализа публикаций по проблематике исследования, а также специальные частноправовые методы: формально-юридический метод, методы историко-правового и сравнительно-юридического анализа.

**Научная новизна исследования** – действующая система правового регулирования отношений, возникающих из договоров перевозки груза и пассажира, характеризуется проблематичностью, приводящей к неоднородности в судебной практике, и требующей своевременного вмешательства со стороны парламентариев и Верховного Суда РФ. В рамках настоящей работы установлен ряд таких проблем и предложены соответствующие пути их решения.

**Личное участие автора** заключается в активной поисково-анализаторской деятельности в решении цели и задач магистерского исследования, формулировке проблем и путей их решений, в том числе предложений по оптимизации действующего законодательства.

**Апробация темы исследования** осуществлена в научном журнале «Молодой ученый» (№ 20 (467), май 2023 г.). Тема научного исследования «Некоторые вопросы теории и практики гражданско-правовой ответственности перевозчика по договорам перевозки грузов и пассажиров», в которой выделены проблемы нормативной регламентации перевозки грузов и пассажиров и их доступные пути решения.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в установлении, систематизации и предложении путей решения проблем гражданско-правовых отношений, возникающих из договоров перевозки груза и пассажира, в возможном использовании результатов настоящей работы в учебно-научной деятельности студентов ССУЗов и ВУЗов.

**Практическая значимость исследования** заключается в выявлении изъянов системы правового регулирования гражданско-правовых отношений, возникающих из договоров перевозки груза и пассажира, и предложении доступных путей их устранения.

**Достоверность и обоснованность результатов исследования** обеспечивалась действующими редакциями ГК РФ, транспортных кодексов и уставов, иных федеральных законов, результатами диссертационных и монографических работ российских юристов, практикой судов общей юрисдикции и арбитражных судов.

**На защиту выносятся:**

Во-первых, требуется исключение абстрактного подхода к полномочиям командира воздушного судна, устоявшегося в ст. 58 Воздушного кодекса РФ, с целью ликвидации случаев нарушения прав и законных интересов пассажиров. Практика судов общей юрисдикции свидетельствует, что командир воздушного судна, наделенный неограниченным кругом

распорядительных полномочий, не может давать любые, не мотивированные объективными опасениями за безопасность полета, распоряжения, а наличие таких случаев приравнивается к прекращению договора перевозки пассажира по инициативе перевозчика, влекущего возврат денежных средств, уплаченных за авиабилет, компенсацию морального вреда, причиненного пассажиру.

Во-вторых, выявлено противоречивое соотношение ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ и п. 2 ст. 401 ГК РФ. Первой устанавливаются основания освобождения перевозчика от ответственности за утрату (недостачу, повреждение, порчу) груза, а также переносится бремя доказывания наличия вины на предъявителя претензии, а второй нормой – закрепляется обязанность доказывания отсутствия вины на лице, нарушившем обязательство. Коллизия между названными нормами должна быть решена следующим образом: необходимо привести ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ в соответствии с п. 2 ст. 401 ГК РФ, ст. 796 ГК РФ и п. 2 ст. 1064 ГК РФ, а также позицией ВАС РФ, изложенной в постановлении от 06.10.2005 № 30, исключив из её содержания противоречивое правило о перенесении бремени доказывания виновности перевозчика в утрате (недостаче, повреждении, порчи) груза на предъявителя претензии (грузоотправителя, грузополучателя).

В-третьих, претензионный (досудебный) порядок урегулирования спора, возникшего из договора перевозки груза и пассажиров, является средством разгрузки судебной системы и фильтрации споров, которые могут быть решены самостоятельно сторонами спорных отношений. Анализ судебной практики позволил сделать ряд рекомендаций предъявителю претензии, как зависимому (слабому) субъекту договорных отношений: во-первых, претензия не имеет обязательной силы для перевозчика, если нарушены правила о его подаче, форме, а также при отсутствии документов, требуемых для рассмотрения претензии; во-вторых, претензия не имеет обязательной силы для перевозчика в случае отсутствия в ней подписи

управомоченного на её подачу лица; в-третьих, подача иска по требованию, не изложенному в претензии, не свидетельствует о надлежащем соблюдении претензионного (досудебного) порядка урегулирования спора.

В-четвертых, положениями Воздушного кодекса РФ упускается возможность прекращения договорных отношений по инициативе пассажира, мотивированного неисправностью со стороны перевозчика, например, по причине задержки рейса. Для восполнения выявленного пробела предлагается п. 1 ст. 125 Воздушного кодекса РФ дополнить третьим пунктом со следующим содержанием:

«3) в случае задержки рейса, а также задержки (отказа, невозможности) замены билета пассажиру или возврата пассажиру денежных средств за приобретенный билет – пассажир».

Изложенное позволит более полно защищать права и законные интересы пассажира как зависимого и слабого субъекта договорных отношений по воздушной перевозке.

**Структура магистерской диссертации.** Магистерское исследование состоит из введения, трёх глав, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

# **Глава 1 Общие положения гражданско-правовой ответственности по договорам перевозки груза и пассажиров**

## **1.1 Правовое регулирование отношений по перевозке**

Транспортные артерии играют особо важную роль в поддержании и развитии экономических отношений, функционировании аппарата публичной власти и управления. Их отсутствие привело бы к краху, коренному изменению устоявшегося уклада и динамики жизни человека в обществе.

Правительством РФ презюмируется, что транспорт в России – это фундаментальная экономическая отрасль и естественная часть производственной и социальной инфраструктуры. В ходе целеполагания при разработке Транспортной стратегии РФ до 2030 г. Правительством РФ в качестве цели развития транспортной системы поставлена незамысловатая цель – удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных по сравнению с лучшими мировыми аналогами. Сохраняющаяся в России историческое отставание в уровне обеспеченности транспортной сетью от развитых стран, которые издавна имели возможность вкладывать в свою транспортную инфраструктуру относительно большие средства, из-за чего при улучшении абсолютной обеспеченности в РФ нарастает относительное отставание. Учитывая географические и климатические особенности в РФ в 2 – 4 раза ниже уровень покрытия территории сетью автомобильных дорог при учёте текущей плотности населения, отсутствует сеть высокоскоростных магистралей, удовлетворяющих потребность населения; уровень транспортной подвижности населения в РФ в 2 – 4 раза ниже в сравнении с развитыми странами; в 4 – 10 раз выше потеря времени в пробках на одну поездку для жителей крупных и крупнейших агломераций в сравнении с сопоставимыми

по населению зарубежными городами в соответствии с индексом загруженности дорог [38].

Вышеизложенные данные свидетельствуют о необходимости развития транспортной инфраструктуры РФ. Данная цель вряд ли может быть достигнута без успешной работы законодательных (представительных) органов России, соответствующего совершенствования системы правового регулирования отношений по перевозке.

Законодательство РФ, регламентирующее отношения по перевозке, действует как вертикальная система нормативных актов, состоящая из пяти блоков.

Первый блок составляют конституционно-правовые нормы. Во главе системы правового регулирования отношений в сфере перевозки находится Конституция РФ, утвердившая свободу использования своих способностей и имущества для предпринимательской и иной законной экономической деятельности [16]. Закон РФ о поправке к Конституции РФ от 14.03.2020 № 1-ФКЗ позволил утвердить внешнеполитический курс Российской Федерации: международные решения и акты должны соответствовать Конституции РФ от 12.12.1993 г., иначе они не будут иметь обязательной силы [8]. Принятию такого закона предваряли два обстоятельства: политизированные решения в отношении России, в которых лоббировались интересы западных государств; разделение мирового сообщества на два лагеря – общество «созидателей», продвигающих своё видение мироустройства, и общество обязанных [71, с. 83]. К последним принудительно отнесена Российская Федерация [12, с. 119].

Второй блок составляют международно-правовые акты. В эту группу входит Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, подписанная от имени Правительства РФ в городе Бишкеке 09.10.1997 г., ратифицированная Российской Федерации в 2010 г. [62]. Предметом правового регулирования данной Конвенции являются отношения между государствами – участниками, с территорий которых осуществляется перевозка пассажиров и багажа в международном сообщении автобусами,

независимо от страны их регистрации, а также отношения, касающиеся условий и правил перевозок, ответственности перевозчиков, порядка предъявления претензий и исков [17]. Другим международно-правовым документом, входящим в данную группу, является Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1929 г., ратифицированная ЦИК СССР в 1934 г., вводящая важные положения об ответственности перевозчика:

- постулируется ответственность перевозчика за вред, произошедший в случае смерти, ранения или иного телесного повреждения пассажира;
- резюмируется ответственность за вред, возникший при уничтожении, потере или повреждении зарегистрированного багажа или товара;
- устанавливается виновность за опоздание подачи транспортного средства для воздушной перевозки пассажиров, багажа или товаров;
- исключается применение оговорок, склоняющих к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который установлен Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1929 г. [18].

Третий блок формируют нормы федерального законодательства. Эту группу аккумулирует широкий перечень федеральных законов. Укажем те, которые касаются отношений по перевозке груза и пассажиров:

Во-первых, система кодифицированных законодательных актов, которую возглавляет часть вторая ГК РФ, содержащая самостоятельную главу, посвященную перевозкам (глава 40 ГК РФ) [3]. Кроме того, к этому числу также относятся Воздушный кодекс РФ, конкретизирующий конструкцию договора воздушной перевозки пассажира, груза и почты [1], а также Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, детализирующий конструкцию договора перевозки пассажиров и их багажа водным транспортом [14].

Во-вторых, Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», урегулировавший «отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок» [63].

В-третьих, Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», проливший свет на такие важные вопросы железнодорожной перевозки, как организационно-экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе базовые аспекты взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и выполняющих работы (услуги) на железнодорожном транспорте индивидуальных предпринимателей [64].

В-четвёртых, Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности». Указанным законом возлагается запрет на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом, железнодорожным транспортом, автобусным транспортом пассажиров без лицензии [65].

В-пятых, Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», урегулировавший «отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации. Отношения, связанные с оказанием услуг автомобильным

транспортом и городским наземным электрическим транспортном и не урегулированные настоящим Федеральным законом, регулируются другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации» [66].

В-шестых, Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», определивший «порядок оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов» [67].

В-седьмых, Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», который в качестве приоритетной задачи обеспечения безопасности дорожного движения ставит охрану жизни, здоровья и имущества граждан, общества и государства от влияния ДТП [68].

В-восьмых, Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей», защищающий права и законные интересы потребителя услуг в сфере перевозок, как зависимой и непрофессиональной стороны таких гражданско-правовых отношений [9].

Четвертый блок составили акты Президента РФ и Правительства РФ. Необходимо признать внушительное влияние Правительства РФ и его органа специальной компетенции – Министерство транспорта РФ, – на конкретизацию системы правового регулирования отношений в сфере перевозки. За последнее десятилетие ими издано четыре подзаконных и двух ведомственных актов:

- Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Утвержденные этим актом Правила устанавливают «порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического

транспорта», в том числе требования к перевозчикам, фрахтовщикам и владельцам объектов транспортной инфраструктуры и условия таких перевозок и условия предоставления транспортных средств для таких перевозок» [21];

- Постановление Правительства РФ от 21.11.2011 № 957 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности», установившее за Ространснадзором правомочие по лицензированию деятельности, связанной с перевозками пассажиров различными видами транспорта [22];
- Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации», установивший «порядок организации перевозок различных видов грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а также условия перевозок грузов и предоставления транспортных средств для таких перевозок» [23];
- Постановление Правительства РФ от 14.06.2013 № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн», раскрывающее порядок взимания платы за вред, причиняемый автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортом, имеющим разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, в том числе сроки внесения такой платы, возможность отсрочки, требования к бортовым устройствам, предназначенным для взимания платы [24];
- Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов», установивший

формы экспедиторских документов, порядок их заполнения, а также особенности при перевозке грузов разными видами транспорта [26];

- Приказ Минтранса РФ от 30.04.2021 № 145 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», определивший требования обеспечения безопасности в сферах, связанных с организацией и осуществлением автомобильных перевозок [27].

Пятый блок определяют нормы регионального законодательства, касающиеся местного урегулирования отношений по перевозке. Так, например, Законом Самарской области от 18.01.2016 № 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» урегулируются вопросы об организации регулярных перевозок в Самарской области, включающем:

- создание и согласование документов планирования муниципальных и межмуниципальных регулярных перевозок;
- решение вопросов о муниципальных и межмуниципальных регулярных перевозках;
- организацию регулярных перевозок по регулируемым тарифам;
- организацию регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам [10].

Таким образом, правовое регулирование отношений в сфере перевозки выстроена в форме вертикальной системы, разделенной на пять блоков: первый блок составляют нормы Конституции РФ, второй – международно-правовые акты, ратифицированные Российской Федерацией (например, Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, подписанная от имени Правительства РФ в городе Бишкеке 09.10.1997

г.), третий – нормы федерального законодательства, представленные в форме кодифицированных законодательных актов (например, ГК РФ, Воздушный кодекс РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ) и самостоятельных федеральных законов (например, Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»), четвертый блок – акты Президента, Правительства РФ и Минтранса РФ, пятый блок – региональные законы (например, Закон Самарской области от 18.01.2016 № 14-ГД).

## **1.2 Основания, условия и виды ответственности перевозчика по договору перевозки**

Анализ отдельных законодательных положений, посвященных основаниям возникновения ответственности перевозчика по договору перевозки груза и пассажиров, а именно п. 1 ст. 796 и ст. 800 ГК РФ, ст. 186 Кодекса торгового мореплавания РФ, глав XIV и XV Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, ст. ст. 117 и 118 Воздушного кодекса РФ, позволяет разделить предусмотренные основания на две группы – основания возникновения ответственности перевозчика, вызванные причинением вреда жизни или здоровью пассажира; основания возникновения ответственности перевозчика, вызванные утратой, недостачей, повреждением (порчей) груза или багажа. Исследуем названные группы оснований поподробнее со ссылками на соответствующими нормы закона.

Группа оснований возникновения ответственности перевозчика, вызванных причинением вреда жизни или здоровью пассажира, является наиболее убыточной для лиц, предоставляющих услуги по перевозке, поскольку влечёт как причинение вреда здоровью пассажиру, так и необходимость моральной компенсации.

Децентрализованный законодательный подход к определению оснований, условий и видов ответственности, усматриваемый в транспортных

уставах и кодексах, явствует о стремлении законотворцем предусмотреть особенности перевозки на тех или иных транспортных средствах.

Общие правила и особенности ответственности перевозчиков разъясняются применительно к отдельным видам перевозок:

- Устав железнодорожного транспорта РФ ограничивается бланкетной нормой об применении главы 59 ГК РФ, конкретизируя период, в течение которого действительно наступление ответственности – период посадки пассажира в вагон и период высадки пассажира из вагона (ст. 113 Устава железнодорожного транспорта РФ);
- Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ, придерживаясь общих правил об ответственности перевозчика (глава 59 ГК РФ), конкретизируют не только период, в течение которого действительна перевозка и, соответственно, возможность предъявления требований о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью, но и пределы выплат компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира, ссылаясь на нормативы расчёта суммы страхового возмещения, установленные Правительством РФ. Так, поскольку все виды перевозок подлежат обязательному страхованию гражданской ответственности, то Правительством РФ рассчитаны суммы компенсаций в процентном соотношении к страховой сумме, указанной по риску причинения вреда здоровью пассажира в договоре: для инвалидов I группы – 100%, для II группы – 70%, для III группы – 50%, для категории «ребенок-инвалид» - 100%, при переломе наружной пластинки свода, костей лицевого черепа, травматического расхождения шва – 5% и т.д. [25];
- Воздушный кодекс РФ также ограничивается отсылкой к применению положений главы 59 ГК РФ, уточняя сроки наступления ответственности – период нахождения пассажира на борту воздушного судна, период посадки пассажира на борт воздушного

судна и период высадки пассажира с борта воздушного судна. Развивает изложенное Минтранс России, конкретизируя этот период промежутком, охватывающим момент входа пассажира на трап, и оканчивающийся покиданием пассажира с трапа после прилёта в иное место [28];

- Кодексом внутреннего водного транспорта РФ для регулирования отношений, возникающих из причинения вреда жизни или здоровью пассажира, используются положения главы 59 ГК РФ с последующей конкретизацией срока, в течение которого действительны требования по возмещению вреда: в течение которого пассажир находился на борту судна, включая периоды посадки и высадки, а также период, в течение которого пассажир доставляет водным путем с берега на судно или наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира (ст. 103.1 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ);
- Кодексом торгового мореплавания РФ также пользуются общие положения о возмещении вреда (глава 59 ГК РФ), однако вводятся пределы ответственности перевозчика по требованиям пассажиров: если требования пассажиров основываются на одном общем происшествии, то применяется следующий предел ответственности судовладельца – «сумма 175 тысяч расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с пассажирским свидетельством» (ст. 360 Кодекса торгового мореплавания РФ).

На важность установления пределов ответственности перевозчика по договорам перевозки говорит Г. Дрион [73, с. 12-13; 74, с. 71], а дополняет систему мер защиты перевозчика К. Маки [75, с. 91].

При учёте сказанного, отличаются основания возникновения ответственности перевозчика по договору перевозки в зависимости от конкретного вида транспорта:

- при перевозке на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте ответственность наступает при совершении по вине перевозчика ДТП, отсутствии средств обеспечения безопасности пассажиров в салоне транспортного средства;
- при перевозке на железнодорожном транспорте ответственность перевозчика наступает за отсутствие средств ограждения, лиц, следящих за выполнением пассажирами и иными лицами [39], находящихся вблизи к железным путям, требований безопасности, отсутствие светофоров, координирующих третьих лиц и пассажиров, схождение пассажирского вагона с рельс с причинением вреда жизни или здоровью пассажиров;
- на воздушном транспорте ответственность перевозчика охватывает случаи причинения вреда жизни или здоровью пассажира, возникшего по причине авиакатастрофы, несоблюдения мероприятий, входящих в авиационную безопасность (досмотр, охрана воздушных судов), неисправности средств безопасности (ремней безопасности), пассажирского трапа, случаи столкновения с другим воздушным судном;
- на морском транспорте достаточно подробно перечисляются типичные основания возникновения ответственности перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира – кораблекрушение, столкновение с объектом на воде, посадка судна на мель, взрыв или пожар на судне, конструктивные недостатки судна (ст. 186 Кодекса торгового мореплавания).

Гражданское законодательство защищает не только интересы пассажира, как зависимой и слабой стороны договорных отношений по

перевозке, но и перевозчика, как профессионального субъекта предпринимательства, устанавливая правило, согласно которому учитывает вину пассажира, диктуя два важных правила:

- вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, возникший по умыслу последнего, возмещению не подлежит (например, намеренное вмешательство пассажиром в управление транспортным средством вопреки воли водителя, пилота, капитана, повлекшее столкновение, ДТП, крушение);
- грубая неосторожность пассажира влечёт соразмерное уменьшение сумм компенсаций (ст. 1083 ГК РФ).

Группа оснований возникновения ответственности перевозчика, вызванных утратой, недостачей, повреждением (порчей) груза или багажа носит материальный характер. Ответственность по этому блоку возникает при:

- утрате груза (багажа);
- повреждении груза (багажа);
- недостаче груза (багажа);
- невыдаче груза (багажа) пассажиру в разумный срок после прибытия транспортного средства.

Транспортные кодексы и уставы различным образом подходят к вопросу о размерах ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади. При перевозке на морском, железнодорожном и автомобильном транспорте перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, багажа, в размере:

- «стоимости утраченных или недостающих груза, багажа в случае утраты или недостачи груза, багажа;
- суммы, на которую понизилась стоимость груза, багажа, в случае повреждения (порчи) груза, багажа или стоимость груза, багажа в случае невозможности восстановления поврежденных (испорченных) груза, багажа;

- доли объявленной стоимости груза, багажа, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, багажа, в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, багажа, сданных для перевозки с объявленной ценностью;
- объявленной стоимости в случае утраты груза, багажа, а также невозможности восстановления груза, багажа, сданных для перевозки с объявленной ценностью».

При авиаперевозке ответственность наступает:

- «за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;
- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза;
- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади – в размере ее стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более чем одиннадцать тысяч рублей».

Стоимость багажа высчитывается исходя из его цены, предусмотренной в договоре, а при отсутствии таковой определяется по цене, которая при сравнимых обстоятельствах взимается за аналогичные товары.

Перевозчик, обязанный возместить ущерб, причиненный утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, должен вернуть пассажиру, получателю плату за перевозку багажа, а также другие причитающиеся пассажиру, получателю платежи, полученные перевозчиком за перевозку утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) багажа. При

недостаче веса, части мест или повреждении багаж выдается пассажиру при его согласии. Наряду с этим пассажиром составляется опись перевозимых багажом вещей и предметов. Места багажа вскрываются, и устанавливается перечень недостающих или повреждённых вещей и предметов. Багажная квитанция при этом остается у перевозчика, а пассажиру по его требованию выдается второй экземпляр коммерческого акта, в котором, кроме данных о недостатке или повреждении багажа, в обязательном порядке указываются ФИО, место жительства пассажира, а также сумма объявленной ценности. При согласии пассажира получить багажа без вскрытия и проверки содержимого, в коммерческом акте и багажной квитанции делается пометка «Получен без претензий» [29].

Самостоятельным и обособленным основанием возникновения ответственности перевозчика по договору перевозки является нарушением им установленных сроков:

- за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира (груз);
- за опоздание прибытия транспортного средства, перевозящего пассажира (груз), в пункт назначения (не действует в отношении перевозок в городском и пригородном сообщениях).

Условия наступления ответственности перевозчиком по договору перевозчик:

- возникновение убытков у получателя груза или задержка отправления (прибытия) пассажира;
- наличие неправомерного поведения перевозчика, проецирующего в форме неисполнения или ненадлежащего исполнения принятых обязательств;
- причинно-следственная связь;
- вина перевозчика [7, с. 211].

Общим постулатом гражданско-правовой ответственности лиц, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих –

ст. 1079 ГК РФ в качестве таковых презюмирует использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности), – является правилом, обязывающее их возмещать причиняемый им источником повышенной опасности вред, если не докажут умысел потерпевшего или действие непреодолимой силы.

Виды ответственности перевозчика определяются при учёте особенностей перевозки автомобильным, железнодорожным, морским и воздушным транспортом. Общей тенденцией является договорное начало такой ответственности, реализуемой в двух формах: компенсация убытков и оплата неустойки (штрафа, пени).

Как на то указала высшая судебная инстанция, уплата штрафа не освобождает перевозчика от возмещения убытков, причиненных пассажиру, в полном объеме сверх суммы такой неустойки [30].

Перевозчик, просрочивший сроки доставки пассажира на автомобильном, железнодорожном и морском транспорте обязуется возместить причиненные такой задержкой убытки, а также уплатить неустойку (пени, штраф) в установленном процентном соотношении: при автомобильной перевозке – 3% за каждый час задержки пассажира, 3% за каждые сутки задержки доставки багажа, 9% за каждые сутки просрочки доставки груза, но не более чем в размере стоимости проезда (ст. 34 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ).

Просрочка перевозчиком доставки пассажира или багажа (груза) воздушным транспортом влечёт штраф в размере 25% от МРОТ за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы, если виновный не докажет, что просрочка имела место по причинам, независящим от воли сторон. О задержке или отмене рейса и о причинах задержки или отмены рейса перевозчика или обслуживающая организация информирует пассажиров.

Кроме того, для компенсации времени ожидания рейса перевозчика предоставляет на безвозмездной основе следующие услуги пассажирам:

- комнаты матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до 7 лет;
- 2 телефонных звонка (сообщения по электронной почте);
- обеспечение кормления пассажиров, ожидающих рейс более 4-х часов;
- организует доставку пассажиров от аэропорта до гостиницы и обратно;
- организует хранение багажа (п. 99 Приказа Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»).

Таким образом, децентрализация системы оснований в зависимости от вида транспорта служит средством для обеспечения интересов как пассажира (грузоотправителя, грузополучателя), так и перевозчика. Основания наступления гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору перевозки разделены на две группы – касающиеся пассажира, а именно возникающие при причинении последнего вреда жизни или здоровью, в том числе лишения жизни (например, в случае авиакатастрофы, морского бедствия, ДТП), а также просрочка прибытия транспортного средства или доставки пассажира; касающиеся груза (багажа, ручной клади), который может быть утрачен, поврежден, выдан пассажиру (грузополучателю) не в полном объеме или в разумный срок после прибытия транспортного средства, в том числе просрочен в установленных сроках доставки. Установлены условия наступления ответственности перевозчика: наличие убытков или задержки сроков отправления (прибытия) груза, пассажира; неправомерный характер поведения перевозчика; наличие причинно-следственной связи; вина перевозчика. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозчика груза (пассажиров) реализуется в форме возмещения убытков,

выплаты неустойки (штрафа, пени). Для обеспечения прав и законных интересов пассажиров на перевозчика возлагаются иные правовые последствия неисправности по договору перевозки (например, предоставление услуг по содержанию лиц, ожидающих опаздывающий рейс – питанием, жильём, связью).

### **1.3. Основания освобождения перевозчика от ответственности по договорам перевозки груза и пассажиров**

Транспортные уставы и кодексы при формировании положений, посвященных обстоятельствам, наличие которых освобождает перевозчика от ответственности по договорам перевозки груза и пассажиров, руководствуется общим правилом, согласно которому задержка или опоздание, причинение вреда жизни или здоровью пассажиров, утрата недостача или повреждение (порча) багажа, груза, ручной клади вследствие неопределимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика, в том числе при умысле потерпевшего, влечёт освобождает перевозчика от ответственности (п. 1 ст. 796 ГК РФ, ст. 1083 ГК РФ и п. 1 ст. 1079 ГК РФ) [69, с. 274].

В изложенный перечень не входит грубая неосторожность пассажира, поскольку она влечёт лишь соразмерное уменьшение сумм компенсаций, производимых перевозчиком, как владельцем источника повышенной опасности (ст. 1083 ГК РФ). Так, Куйбышевский районный суд г. Самары Самарской области при рассмотрении дела № 2-2249/2019 пришёл к выводу о наличии в действиях М.О.В. грубой неосторожности, поскольку последняя получила травму в результате поднятия на верхнюю полку не предусмотренным для этого способом – столик не предназначен для подъёма на верхние полки. Железнодорожный пассажирский вагон ответчика оборудован специальными складными лестницами для подъёма или спуска, и,

если бы истец воспользовалась складной лестницей, случая падения можно было избежать. Учитывая грубую неосторожность М.О.В., суд обязал ответчика выплатить компенсацию морального вреда в размере 5 000 рублей (заявленная в иске сумма составляла 110 000 рублей) [46].

Транспортные уставы и кодексы выработали примерные перечни обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Так, при морской перевозке грузов или пассажиров перевозчик освобождается от ответственности за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств при:

- ограничении или запрещении движения судов – на период действия таких ограничений или запретов;
- спасения жизни людей или имущества на воде (ст. 118 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ);
- действию непреодолимой силы (шторм, цунами);
- любых мерах по спасению людей или разумных мер по спасению имущества на море;
- пожаре, возникшего не по вине перевозчика;
- действиях или распоряжениях соответствующих властей (задержании, аресте судна, введении карантинных мероприятий и других случаях);
- навигационной ошибке (ст. 167 Кодекса торгового мореплавания РФ);
- захвате или гибели судна (ст. 184 Кодекса торгового мореплавания РФ).

Многие из вышеназванных обстоятельств справедливо относятся и к авиаперевозке, а также военные и иные враждебные действия, санкционное воздействие, исходящее от «недружественных» государств [76, с. 49].

При автомобильной (городской наземной электрической) транспортировке груза или пассажира перевозчик освобождается от

ответственности, если неисполнение принятых обязательств является следствием:

- непреодолимой силы;
- временных ограничений или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введённым в установленном законодательством РФ порядке;
- иных, не зависящих от воли перевозчика, причин.

Из практики арбитражных судов вытекает дополнительное основание освобождения перевозчика автомобильной (городской наземной электрической) транспортировке груза от ответственности – отсутствие положений, касающихся особенностей провозимого груза.

К числу таких особенностей следует отнести необходимость выдерживания температурного режима.

Так, в одном из дел Арбитражного суда Челябинской области в удовлетворении исковых требований перевозчика, а именно взыскании платы за перевозку груза, было отказано по причине того, что им был нарушен температурный режим перевозки груза. Согласно акту осмотра товара от 09.07.2021 г. № 1 (день прибытия автомобиля с товаром в место назначения – Новосибирская область, Новосибирский район, с. Толмачев, оп. 3307 км, дом № 19) по прибытии транспортного средства на склад грузополучателя и при проверке соблюдения требования перевозки установлено, что температурный режим в кузове транспортного средства составляет +24°C, в коробе +23°C, температура продукции +23°C, что явно превышает установленные нормы, предусмотренные договором. По заявке на перевозку температурный режим согласован в пределах +6°C – +11°C [40].

При железнодорожной перевозке груза и пассажира перевозчик освобождается от ответственности при:

- действии непреодолимой силы;
- военных действиях;
- блокаде;

- эпидемии или иных независящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок.

Кроме того, при железнодорожной перевозке груза перевозчик не несёт ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза, грузобагажа (при повагонной отправке) в случае, если:

- груз (грузобагаж) прибыли в исправных вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем;
- недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин (например, по причине перевозки груза в открытом железнодорожном подвижном составе);
- недостача груза (грузобагажа) не превышает норму естественной убыли;
- грузобагаж прибыл в исправных таре или упаковке и т.д.

Практика судов общей юрисдикции позволяет рассуждать о том, что перевозчик подлежит освобождению от ответственности и в ряде других случаев. Так, достаточно широкий перечень отражен в мотивировочной части решения Оренбургского районного суда Оренбургской области по делу № 2-2279/2019. Этот перечень включает: пожар, взрыв, посадка на мель, выброс на берег, затопление, авиакатастрофа, опрокидывание или сход с рельсов наземного транспортного средства, столкновение транспортного средства или груза на этом транспорте с любым внешним объектом, пропажа морского, речного или воздушного транспортного средства с грузом без вести, стихийные бедствия, смывание груза волной с борта судна, выбрасывание груза за борт при пожертвовании грузом при общей аварии, подмочки груза забортной водой [41].

Арбитражными судами выработано два важных правила по применению положений ст. 796 ГК РФ:

Во-первых, резюмирует, что профессиональный перевозчик в случае неисправности по договору перевозки подлежит гражданско-правовой ответственности независимо от наличия или отсутствия вины и может быть освобожден от неё, если наступили обстоятельства непреодолимой силы. Условие: он должен доказать, что «проявил ту степень заботливости и осмотрительности, которая от него требовалась в целях надлежащего исполнения своих обязательств, и его стороны к этому были приняты все необходимые меры» [42]. Такая мысль с целью единообразного применения проецируется в решениях Президиума ВАС РФ [32].

Во-вторых, ссылка на наступление обстоятельств непреодолимой силы не состоятельна для отдельных видов перевозки:

- при автомобильной перевозке не признается обстоятельством непреодолимой силы ДТП по вине третьего лица. К такой мысли пришёл Арбитражный суд Смоленской области по делу № А62-9743/2021, разъяснив, что ДТП в деятельности перевозчика, использующего автомобильные транспортные средства, является обычным обстоятельством, охватываемым категорией «предпринимательский риск», которое он в своей деятельности обязан предвидеть, что исключает квалификацию данного как обстоятельства, влекущего освобождение перевозчика от ответственности за несохранность груза, как чрезвычайного и непредотвратимого. Таким образом, ДТП не является происшествием, которое перевозчик не мог избежать и последствия которого не могли быть им предотвращены, например, с помощью страхования. На основании изложенного, арбитражный суд удовлетворил требования грузополучателя [43]. Выходом в данной ситуации для перевозчика действительно является страхование, а при его отсутствии – предъявление регрессного требования к виновнику ДТП;

- при морской перевозке сильное ухудшение ледовой обстановки на пути следования танкера не признается исключительным стихийным бедствием и могло быть с достоверной точностью спрогнозировано перевозчиком до выхода танкера в рейс, т.к. такие погодные условия в период перевозки соответствовали обычным погодным условиям в данном районе акватории. Более того, условия ледокольной проводки также могли быть согласованы сторонами до начала исполнения заявки. Ответчик, действуя разумно, как профессиональный участник отношений по морской перевозке, не предвидел необходимость заблаговременного согласования обязательности и стоимости ледовой проводки, в связи с чем отсутствие ледовой проводки является профессиональным риском самого ответчика [44].

Кроме того, арбитражные суды признают основанием для освобождения перевозчика по договору воздушной перевозки от ответственности неудовлетворительное состояние орнитологической безопасности полетов. Так, в деле № А45-17684/2019, рассмотренном Арбитражным судом Новосибирской области, причиной вывода из расписания воздушного суда стало попадание птицы в силовую установку двигателя воздушного суда, что воспрепятствовало последующему использованию воздушного судна в безопасном для пассажиров режиме, предугадать и предотвратить наступление которого перевозчиком было невозможно. Бортовой журнал зафиксировал следующие записи: «... Отчёт ... Подозрение на столкновение с птицей ...; Действие ... Проверка произведена в соответствии с руководством по техническому обслуживанию АММ 05-51-14-200-803А ред. 40 от 1 мая 2018 г. Обнаружены признаки столкновения с птицей на двигателе № 1: лопадки вентилятора, выходной статор вентилятора и выходной направляющий аппарат вентилятора ... Произведена проверка наружной оболочки направляющего аппарата статора ... Обнаружено следующее: на сегмент наружной оболочки имеется трещина размером 35мм».

В связи с этим происшествием вылет рейса S7 873 от 17.07.2018 г. был задержан на 02 часа 49 мину. Согласно п. 8.26 Федеральных авиационных правил, утв. Приказом Минтранса России от 31.07.2019 № 128, на аэродромах принимаются меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами, вплоть до временного прекращения полетов. Этим положением за аэродромами устанавливается обязанность по обеспечению орнитологической безопасности полетов. На основании сказанного, арбитражный суд не усмотрел вины в действиях профессионального перевозчика, в связи с чем отказал в удовлетворении требований истца о взыскании штрафа за просрочку доставки пассажиров [45].

Особые правила выработаны международным сообществом ещё в XX в., касающиеся освобождения перевозчика от ответственности.

Так, Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1929 г., ратифицированной ЦИК СССР в 1934 г., определяется достаточно важное положение, согласно которому перевозчик освобождался от ответственности, если мог доказать, что им и поставленным им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы ликвидировать угрозу или уже наступивший вред, или невозможность таких действий.

В своей исследовательской работе С.В. Тяпухиным выражается нетерпимость к случаям, устанавливаемым ст. 796 ГК РФ и ч. 5 ст. 34 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ [61, с. 40]. В одном из решений Арбитражного суда РФ использована логика Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1929 г., согласно которой перевозчику требуется доказать о том, что им были предприняты все меры по устранению наступления негативных обстоятельств, либо подтвердить невозможность их устранения. Арбитражным судом РФ по результатам рассмотрения дела был сформулирован вывод, что ДТП не признается обстоятельством, освобождающим перевозчика от

ответственности, т.к. ДТП по вине третьего лица для перевозчика носит характер случайного [31].

На основании вышеизложенного, резюмируем следующие выводы по первой главе исследования.

Правовое регулирование отношений в сфере перевозки выстроена в форме вертикальной системы, разделенной на пять блоков: первый блок составляют нормы Конституции РФ, второй – международно-правовые акты, ратифицированные Российской Федерацией, третий – нормы федерального законодательства, представленные в форме кодифицированных законодательных актов и самостоятельных федеральных законов, четвертый блок – акты Президента, Правительства РФ и Минтранса РФ, пятый блок – региональные законы. Децентрализация системы оснований в зависимости от вида транспорта служит средством для обеспечения интересов как пассажира (грузоотправителя, грузополучателя), так и перевозчика. Основания наступления гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору перевозки разделены на две группы – касающиеся пассажира, а именно возникающие при причинении последнего вреда жизни или здоровью, в том числе лишения жизни (например, в случае авиакатастрофы, морского бедствия, ДТП), а также просрочка прибытия транспортного средства или доставки пассажира; касающиеся груза (багажа, ручной клади), который может быть утрачен, поврежден, выдан пассажиру (грузополучателю) не в полном объеме или в разумный срок после прибытия транспортного средства, в том числе просрочен в установленных сроках доставки. Условия наступления ответственности перевозчика: наличие убытков или задержки сроков отправления (прибытия) груза, пассажира; неправомерный характер поведения перевозчика; наличие причинно-следственной связи; вина перевозчика. Транспортные уставы и кодексы при формировании положений, посвященных обстоятельствам, наличие которых освобождает перевозчика от ответственности по договорам перевозки груза и пассажиров, руководствуется общим правилом, согласно которому задержка или опоздание, причинение

вреда жизни или здоровью пассажиров, утрата недостача или повреждение (порча) багажа, груза, ручной клади вследствие неопределимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика, в том числе при умысле потерпевшего, влечёт освобождает перевозчика от ответственности (п. 1 ст. 796 ГК РФ, ст. 1083 ГК РФ и п. 1 ст. 1079 ГК РФ).

Выдвинуто предложение по совершенствованию законодательства о перевозках путём уточнения сферы предпринимательского (профессионального) риска перевозчика следующими положениями: при автомобильной перевозке является предпринимательским риском случаи совершения ДТП по вине третьих лиц; при морской перевозке сильное ухудшение ледовой обстановки на пути следования танкера не является основанием, освобождающим перевозчика от ответственности, т.к. такое явление является достаточно частым и может быть спрогнозировано перевозчиком.

## **Глава 2 Особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика по российскому законодательству**

### **2.1 Пределы ответственности перевозчика в договорных отношениях по перевозке**

Деятельность, связанная с повышенной опасностью для окружающих, предполагает существенные материальные издержки в отношении потерпевшей стороны. Автомобильные, железнодорожные, морские и воздушные перевозки являются источниками повышенной опасности как для сторон, вовлеченных в эту экономическую отрасль, так и для третьих лиц. С этой целью совершенствуется техническая оснащённость названных транспортных средств с целью уменьшения травматизма и летальности. Используя эту призму зарубежными исследователями анализировались темпы совершенствования авто- и авиаперевозок груза и пассажиров в США и государствах-членах ИКАО (СССР вступил в данную организацию в 1970 г.) присоединилось к количеству случаев травматизма и смертности: к 1961 г. число смертельных инцидентов составило на 1 млн. миль составило 0,3 на воздушном транспорте и 2,2 – на автомобильном транспорте. Абсолютное значение составило 124 погибших в авиакатастрофах и 24 700 – в автомобильных [70, с. 8]. По статистике на 1950 – 1953 гг. для всех государств-членов ИКАО в расчете на 100 млн. пасс./ км значение летальности составляло 1,17, с 1954 по 1957 гг. – 0,72, 1958 – 1961 гг. – 0,7, с 1962 по 1965 гг. – 0,442. В 1967 г., когда в составе ИКАО входило 116 государств, данный показатель упал до 0,243 [72, с. 148].

Транспортной стратегией РФ до 2030 г., утв. Распоряжением Правительства РФ, констатируется больший по сравнению с сопоставимыми зарубежными городами уровень смертности в ДТП (примерно в 1,5 – 2 раза больше), 75% эксплуатируемых в России транспортных средств имеет возраст не менее 15 лет, а 80% инфраструктуры наземного электротранспорта

изношено. За период с 2002 г. по 2011 г. в авиакатастрофах погибло около 1 тыс. человек, с 2012 по 2021 г. – произошло 198 авиакатастроф, в которых погибли 740 человек [19, с. 92].

Лицо, предоставляющее услуги перевозки, являясь профессиональным участником договорных отношений, подвержен гнѣту императивного воздействия, исходящего от многочисленных нормативно-правовых актов. С целью защиты прав и законных интересов данного участников отношений по перевозке, сохранения и преумножения его участия в экономической отрасли должны устанавливаться меры защиты, о которых достаточно детально в своём исследовании высказывается голландский юрист Г. Дрион:

- потребность в страховании ответственности перевозчика и риска для пассажира (грузоотправителя, грузополучателя);
- комбинация механизмов повышенной и ограниченной ответственности;
- унификация правового регулирования в отношении сумм, подлежащих выплате перевозчиком в случае неисправности;
- отсечение излишних процедур получения пассажирами (грузополучателями, грузоотправителями) компенсационных сумм, в числе которых установление строгих коэффициентов [73, с. 12-13].

Г. Дрион в другом своём исследовании дополнительно высказывается, что установление максимального предела ответственности перевозчика недопустимо, поскольку повлечѣт:

- долгие судебные тяжбы по каждому случаю травматизма, смерти, неисправности по договору;
- несвоевременная компенсация потерпевшей стороне;
- приближение организации (первозчика) к банкротству.

Нормативный подход к определению средне рационального предела ответственности перевозчиков воспринимается Г. Дрионом положительно, поскольку учитывает интересы каждой стороны и оптимизирует процессы реабилитации нормального хода экономической деятельности [74, с. 71].

Международно-правовое регулирование признаёт в качестве предела ответственности перевозчика размер возмещения, подлежащего уплате перевозчиком при утрате груза [59]. Российский законодатель разделяет данную позицию, придавая ей конкретику в транспортных кодексах и уставах.

Пределы ответственности при перевозке автомобильным и городским наземным электрическим транспортом определены в следующих размерах:

- невывоз груза влечёт штраф в размере 20% платы, установленной договором за перевозку груза, и возмещение убытков по требованию грузоотправителя;
- просрочка предоставления транспортного средства, контейнера влечёт уплату перевозчиком за каждый час просрочки штрафа в размере, установленном соглашением сторон, а при его отсутствии: 5% провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении; 1% среднесуточной провозной платы, определенной в соответствии с установленным договором перевозки груза сроком перевозки, при перевозке в междугородном сообщении.

При причинении ущерба грузу, багажу возмещению подлежит сумма, равная:

- стоимости утраченных или недостающих груза, багажа в случае утраты или недостачи груза, багажа;
- суммы, на которую понизилась стоимость груза, багажа, в случае повреждения (порчи) груза, багажа или стоимости груза, багажа в случае невозможности восстановления поврежденных (испорченных) груза, багажа;
- доли объявленной стоимости груза, багажа, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, багажа, в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, багажа, сданных для перевозки с объявленной стоимостью;
- объявленной стоимости в случае утраты груза, багажа, а также невозможности восстановления груза, багажа, сданных для

перевозки с объявленной ценностью и испорченных или поврежденных (ст. 34 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ).

Наряду с возмещением ущерба, определенного утратой, недостачей, повреждением (порчей) перевозимых груза, багажа, перевозчик обязан вернуть грузоотправителю или грузополучателю, пассажиру провозную плату.

За просрочку доставку груза перевозчик уплачивает грузополучателю штраф в размере 9% за каждые сутки просрочки, но не выше размера его провозной платы, а за просрочку доставки багажа – 3% за каждые сутки такой просрочки. За задержку отправления транспортного средства, осуществляющего перевозки в междугородном сообщении, в том числе опоздание его прибытия в пункт назначения перевозчик уплачивает 3% от стоимости проезда за каждый час задержки, но не выше стоимости проезда.

При перевозке железнодорожным транспортом перевозчик, причинивший ущерб грузу, обязан возместить такой ущерб в следующих размерах:

- «в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи;
- в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;
- в размере объявленной стоимости груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае его утраты;
- в размере доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае недостачи или повреждения (порчи) груза» (ст. 96 Устава железнодорожного транспорта РФ).

При просрочке доставки грузов перевозчик обязуется выплатить пени в размере 6% от стоимости платы за перевозку грузов, но не более чем 50% платы за перевозку. Кроме того, вместе с возмещением причинённого ущерба и пени перевозчик возвращает взысканную плату за перевозку груза и иные причитающиеся платежи пропорционально количеству утраченного (недостающего, поврежденного, испорченного) груза, если данная плата не входила в стоимость такого груза.

При определении пределов ответственности перевозчика по договору морской перевозки, как на то в своей диссертации указала М.А. Сергеева, законодателем подвергались детальному анализу и критике положения Афинской конвенции 1974 г., которой в последующем сформировали фундамент положений Кодекса торгового мореплавания РФ, касающихся названного вопроса [57, с. 25]. Так, перевозчик несёт ответственность в следующих размерах:

- не выше 175 тыс. расчетных единиц в отношении перевозки в целом при причинении вреда жизни или здоровью пассажира;
- не выше 1,8 тыс. расчетных единиц за утрату или повреждение каютного багажа на одного пассажира;
- не выше 10 тыс. расчетных единиц за утрату или повреждение автомашины;
- не выше 2,7 тыс. расчетных единиц за утрату или повреждение иного багажа (ст. 190 Кодекса торгового мореплавания РФ).

Комментируемый предел ответственности перевозчика распространяется на отношения, осложнённые иностранным элементом [15, с. 384], соответственно, изложенное положение подлежит применению в качестве коллизионной нормы [13, с. 13]. В отношении граждан РФ и российских организаций применяются общие положения гражданского законодательства, изложенные в ст. 796 ГК РФ: при утрате (недостатке) груза – возмещению подлежит стоимость всего утраченного (недостающего) груза; при повреждении (порчи) – сумма, на которую понизилась стоимость груза, а

при невозможности его восстановить – в полном размере; при утрате груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, – возмещается размер объявленной стоимости груза или багажа [60, с. 265].

Отдельные правила о пределе ответственности перевозчика устанавливаются в Воздушном кодексе РФ. Так, утрата (недостача, повреждение, порча) багажа, груза, а также ручной клади влечёт возникновение обязанности перевозчика компенсировать причиненный ущерб в следующих размерах:

- при утрате (недостаче, повреждении, порче) багажа, груза с объявлением ценности – в размере объявленной ценности;
- при утрате (недостаче, повреждении, порче) багажа, груза без объявления ценности – в размере их стоимость, но не более 600 рублей за килограмм веса багажа или груза;
- при утрате (недостаче, повреждении, порче) ручной клади – в размере ее стоимости, а при невозможности ее установить – не более чем 11 тыс. рублей (ст. 119 Воздушного кодекса РФ).

При утрате (недостаче, повреждении, порче) багажа (груза, ручной клади) пассажира он может потребовать возмещения не только причиненного ущерба, но и морального вреда. Так, в деле № 2-5162/2019, рассмотренном Свердловским районным судом г. Красноярска Красноярского края, суд пришёл к выводу, что отсутствие надлежащих доказательств, подтверждающих стоимость багажа, влечёт применение правил возмещения ущерба в зависимости от веса багажа – в пользу истца взыскано 9 тыс. рублей за утрату багажа из расчета 15кг x 600 рублей. Кроме того, находившийся в утерянном багаже препарат, прописанный истцу по рекомендации врача, и не принимаемый в установленном режиме, принёс сильные моральные страдания, поскольку имевшееся у истца заболевание обострилось. На основании указанного, исковые требования Б.А.П. к ООО «Северный ветер» были удовлетворены частично: с ответчика взыскана сумма в размере 9 тыс.

рублей за утерянный багаж, 5 000 рублей в качестве компенсации морального вреда [47].

Общим для всех видов перевозок является свод правил, касающихся пределов возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью пассажира [6, с. 306].

За причинение вреда здоровью пассажира перевозчик выплачивает компенсацию в размере, установленном Правительством РФ в Постановлении от 15.11.2012 № 1164 «Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего», в процентном соотношении к сумме страховой выплаты. Например, за перелом основания черепа выплачивается 20%, за перелом свода и основания черепа – 25%, за перелом наружной пластинки свода, костей лицевого черепа, травматическое расхождение шва – 5% и т.д.

При причинении смерти пассажиру перевозчик независимо от вида перевозок выплачивает компенсацию гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с ГК РФ, а при их отсутствии – родителям, супругу, детям умершего пассажира, иждивенцам, – в размере 2 миллионов рублей.

Кроме того, перевозчик при причинении вреда здоровью пассажира, в том числе смерти, обязан компенсировать моральный вред ему либо его близким родственникам (родственникам, иным лицам, установленным ГК РФ). Наиболее убыточной в этой области являются авиакатастрофы, влекущие гибель пассажиров, причинение сильных моральных страданий их родственникам, которые в последующем обращаются за судебной защитой. Так, Железнодорожным районным судом г. Хабаровска Хабаровского края рассмотрено дело № 2-204/2020 по иску В.О.А. о взыскании с КГУП «Хабаровские авиалинии» компенсации морального вреда в размере 1 млн. рублей. Обоснованы удовлетворённые требования тем, что в результате авиакатастрофы, подтверждённой отчетом Межгосударственного авиационного комитета по причинам крушения воздушного судна, из которого

следует, что причиной катастрофы самолета L410UVP-E20 явилась перестановка в полете лопастей воздушного винта правой силовой установки на угол около 1,8 градусов, что существенно меньше минимально допустимого полетного угла, равного 13,5 градусам, что привело к наступлению значительной потере скорости и мобильности самолета, а после к столкновению с землей, погиб ФИО8 – родной брат истца, который в силу преждевременной смерти начал испытывать сильнейшие моральные страдания, стресс, депрессию. Причинно-следственная связь между гибелью ФИО8 и крушением воздушного судна L410UVP-E20 подтверждается и промежуточным отчетом по результатам расследования авиационного происшествия комиссии по расследованию авиационных происшествий Межгосударственного авиационного комитета [48].

Таким образом, лица, предоставляющие услугу в сфере перевозки, являются профессиональными участниками экономических отношений, подверженных гнѣту императивного воздействия, исходящего от многочисленных нормативно-правовых актов. Для обеспечения их прав и законных интересов законодателем предусматриваются меры защиты, в числе которых особое место занимает система пределов ответственности, пресекающей долгие судебные тяжбы по каждому случаю травматизма, смерти, неисправности по договору перевозки, несвоевременность компенсации потерпевшей стороне и приближения организации к состоянию банкротства.

## **2.2 Претензионный (досудебный) порядок урегулирования споров в договорах перевозки грузов и пассажиров**

Претензионный (досудебный порядок) является альтернативным способом урегулирования спора, эффективность которого признаѣтся мировой практикой: в опубликованном исследовании английского Центра эффективного разрешения споров говорится, что 85% споров, рассмотренных

данной организацией, были разрешены в течение полутора дней, 6% – в течение 3 месяцев, 9% – переданы на судебное рассмотрение [75, с. 91]. К сожалению, досудебный порядок урегулирования споров в Российской Федерации развит в недостаточной степени, способной разгрузить судебную систему и приводить к урегулированию спора без дополнительных тягб и денежно-временных издержек [58, с. 275]. Для смягчения сложившейся ситуации законодателем для отдельных видов гражданско-правовых отношений вводится обязательность соблюдения претензионного (досудебного) порядка урегулирования споров. Императивное правило, диктующее необходимость приложения к исковому заявлению документов, подтверждающих выполнение обязательного досудебного порядка урегулирования спора (п. 3 ст. 132 ГПК РФ), служит средством разгрузки судебной системы и фильтрации споров, которые могут быть решены самостоятельно сторонами спорных отношений [4].

Обязательность соблюдения претензионного (досудебного) порядка урегулирования спора по договорам перевозки грузов (пассажиров) определяется гражданско-правовой нормой (п. 1 ст. 797 ГК РФ), служащей отправной точкой для соответствующего правового регулирования в транспортных уставах и кодексах:

- при нарушении договора воздушной перевозки перед подачей иска в суд обязательно предъявление перевозчику претензии (ст. 124 Воздушного кодекса РФ);
- при неисправности перевозчика по договору железнодорожной перевозки груза обязательно претензионное урегулирование спора, отсутствие которого не допускает возможность подачи иска в суд (ст. 120 Устава железнодорожного транспорта РФ);
- до судебного вмешательства в отношении по автомобильной перевозке пассажиров (грузов) требуется претензионное урегулирование спора (ч. 1 и 2 ст. 39 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ);

- при неисправности лица, осуществляющего морскую перевозку груза в каботаже, обязательно претензионное урегулирование спора (п. 1 ст. 403 Кодекса торгового мореплавания РФ);
- в случае неисправности перевозчика по договору морской перевозки пассажира, багажа, груза закон устанавливает обязательность принятия мер по досудебному урегулированию спора (п. 1 ст. 161 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ).

Претензионный порядок урегулирования спора, вытекающего из договора воздушной перевозки, делится на две группы: внутренняя и международная перевозка. Каждой из названных видов воздушных перевозок законом определяются индивидуальные правила предъявления претензии:

- претензия при внутренней воздушной перевозке может быть предъявлена перевозчиком в течение шести месяцев. Исчисление указанной даты начинается: при недостатке или повреждении (порчи) груза (почты), а также просрочке их доставки – со дня, следующего за днем выдачи груза, а в отношении почты – с даты составления коммерческого акта; при утрате груза – через десять дней по истечении крайнего срока доставки; при утрате почты – по истечении установленного срока доставки; в остальных случаях – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии (ст. 126 Воздушного кодекса РФ).;
- претензия при международной воздушной перевозке предъявляется в письменной форме или в форме подписанного электронной подписью электронного документа с момента обнаружения недостатка или повреждения (порчи) багажа (груза), но не позднее семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае просрочки доставки багажа (груза) претензия может быть предъявлена в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа (груза) в распоряжение лица, уполномоченного на их получение (ст. 127 Воздушного кодекса РФ).

Иск к перевозчику по договору железнодорожной перевозки пассажиров, багажа может быть предъявлен после претензионного порядка урегулирования спора, обязательного в случае:

- утраты багажа;
- недостачи или повреждения (порчи) багажа;
- просрочки доставки багажа;
- задержки отправления или опоздания поезда.

Претензия, возникшая по причине ненадлежащей перевозки пассажиров, грузов, грузобагажа, багажа, предъявляется перевозчику.

Претензии, возникшие в связи с ненадлежащей перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются к:

- перевозчику, если конечным пунктом перевозки грузов являлась железнодорожная станция;
- организации транспорта другого вида, которая предоставляла услуги по доставке грузов в конечный пункт или в ведении которой находился этот пункт.

Претензии по железнодорожным перевозкам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а в отношении штрафов и пеней – в течение сорока пяти дней.

Правом на предъявление претензии к перевозчику обладают пассажир, грузополучатель, грузоотправитель.

К такой претензии прилагаются документы, подтверждающие предъявленные заявителем требования. Такие документы могут предоставляться в форме подлинников или надлежаще заверенной копии. Кроме того, при возникновении необходимости, перевозчик имеет право затребовать предоставления оригиналов документов для дачи ответа по претензии.

Предъявлению иска к перевозчику по договору перевозки пассажира или груза предваряет подача и рассмотрение претензии.

Право на предъявление претензии к перевозчику обладают лица, заключившие договоры перевозки пассажиров, багажа, груза, грузополучатели, страховщики, выплатившие страховое возмещение в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком своих обязательств по перевозкам пассажиров и багажа, грузов. Такая претензия может быть предъявлена в течение срока исковой давности, т.е. одного года.

При морской перевозке пассажира, багажа, груза претензия может быть предъявлена перевозчику в течение срока исковой давности, т.е. одного года, исчисляемого в отношении:

- возмещения ущерба, возникшего по причине утраты груза (багажа) – по истечении тридцати дней, отчитывая со дня окончания срока доставки груза (багажа);
- возмещения ущерба, возникшего по причине повреждения (порчи) груза (багажа) – со дня выдачи груза (багажа);
- просрочки доставки груза, возврата излишне уплаченной провозной платы – со дня выдачи груза;
- просрочки отправления или прибытия с опозданием пассажирского судна – со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии;
- возмещения ущерба, возникшего по причине недостачи однородных грузов, перевозки которых осуществляются навалом, насыпью или наливом и отправки которых осуществляются в соответствии с договором об организации перевозок грузов, – со дня подписания акта сверки расчетов за число принятых для перевозки и сданных грузополучателям грузов.

При морской перевозке груза в каботаже претензия может быть предъявлена при его утрате или повреждении в срок, равный сроку исковой давности. К такой претензии прикладываются документы, подтверждающие право на предъявление претензии, а также удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Срок рассмотрения претензии перевозчиком независимо от вида транспорта – тридцать дней. При частичном или полном отказе в удовлетворении требований, заявленных в претензии, управомоченное лицо может обратиться за защитой своих прав и законных интересов в суд.

Исследование эмпирических данных, касающихся претензионного (досудебного) порядка урегулирования споров, вытекающих из договора перевозки, позволяет подвести четыре итога:

Во-первых, претензия не имеет обязательной силы для перевозчика, если нарушены правила о его подаче, форме, а также при отсутствии документов, требуемых для рассмотрения претензии. Так, Устав железнодорожного транспорта РФ определяет императив, в соответствии которым к претензии должны прилагаться документы, подтверждающие предъявленные заявителем требования. Аналогичные правила установлены и к иным видам перевозок, за исключением воздушной, что представляет упущением, и требует доработки.

Перевозчик при рассмотрении претензии вправе затребовать документы в оригинале или в форме надлежаще заверенной копии. Невыполнение этого требования позволяет на законных основаниях отказывать в удовлетворении (как полном, так и частичном) претензионных требований. Подобный случай наблюдается в деле № 2-4815/2018, рассмотренном Кировским районным судом г. Уфы Республики Башкортостан. Указанным судом было отказано С.Ю.С. в удовлетворении исковых требований, поскольку истцом ненадлежащим образом соблюден претензионный порядок урегулирования спора: им был проигнорирован ответ на претензию от АО «Авиакомпания «Россия», оформленный письмом исх. № п-992, которым запрашивались документы для рассмотрения вопроса о выплате компенсации С.Ю.С., а именно заявление с указанием размера причиненного вреда, копия авиабилета, либо посадочный талон, оригинал акта о неприбытии, оригинал багажной бирки, полные банковские реквизиты [49].

Во-вторых, претензия не имеет обязательной силы для перевозчика в случае отсутствия в ней подписи управомоченного на её подачу лица. Так, в одном из дел судебная инстанция согласилась с доводами авиакомпании, сославшись на систему обстоятельств, использованных ответчиком в обосновании отказа в рассмотрении претензии: отсутствие подписи в претензии препятствовало в определении наличия волеизъявления истца относительно изложенных в ней требований; отсутствие в претензии контактного номера телефона исключало возможность связаться с истцом; претензия получена 21.05.2018 г., а иск в суд подан 29.05.2018 г., т.е. ответчик был лишен объективной возможности удостовериться в том, что претензия подана уполномоченным лицом, а также рассмотреть и при возможности удовлетворить содержащиеся в ней требования [50].

В-третьих, подача иска по требованию, не изложенному в претензии, не свидетельствует о надлежащем соблюдении претензионного (досудебного) порядка урегулирования спора. Так, по делу № 2-150/2020 Калининский районный суд г. Уфы Республики Башкортостан, проанализировав представленные в суд доказательства, пришёл к выводу, что ранее ни в претензиях, ни в заявлениях о возбуждении уголовного дела истец не заявлял и не указывал на порчу содержимого багажа и документов, ссылаясь лишь на похищение из багажа денежных средств. Касательно требований иска о взыскании стоимости похищенных из багажа денежных средств, стоимости испорченных вещей и одежды, стоимости лечения, стоимости приобретения сим-карты, стоимости почтового отправления в страховую компанию, указанные требования не подлежат удовлетворению на том основании, что истцом не было объявлено о ценности багажа, не была составлена опись багажа, не представлено в суд доказательств о наличии в багаже денежных средств, вещей, одежды и документов. На основании сказанного, в удовлетворении иска А.П.Е. к ОАО АК «Уральские авиалинии» о взыскании суммы, уплаченной за услугу ненадлежащего качества по перевозке

пассажира и багажа в размере стоимости билетов в сумме 33 398 рублей, а также исковых требований А.П.Е. к TAP Portugal отказано [51].

В-четвёртых, в Воздушном кодексе РФ упускается возможность прекращения договорных отношений по инициативе пассажира, мотивированной неисправностью со стороны перевозчика, например, по причине задержки рейса. Действительно, если услуги воздушной перевозки требуются пассажиру, например, для посещения деловой встречи или конференции, то задержка рейса может сорвать участие пассажира в таком мероприятии и, соответственно, потребность в самой услуге. Отсутствие в перечне нарушений договорной воздушной перевозки пассажира, отраженного в конструкции п. 1 ст. 125 Воздушного кодекса РФ, является упущением. При этом законом за пассажиром предусматривается возможность «вынужденного отказа» от воздушной перевозки, где одним из оснований называется задержка рейса (п. 2 ст. 108 Воздушного кодекса РФ). Упомянутое основание достаточно эффективно в рамках судебного урегулирования спора: подтверждением послужит спор между ФИО2, ФИО3, ФИО4, ФИО5, ФИО6 и АО «Саратовские авиалинии» о расторжении договора перевозки пассажиров. Суд первой инстанции при рассмотрении дела, воспользовавшись положениями п. 2 ст. 108 Воздушного кодекса РФ, пришёл к выводу о наличии у пассажиров правомочия на вынужденный отказ от продолжения договорных отношений по причине задержки рейса. Таким образом, договор между ФИО2, ФИО3, ФИО4, ФИО5, ФИО6 и АО «Саратовские авиалинии» расторгнут, а пассажирам возвращены денежные средства, уплаченные за авиабилеты [52].

Для решения выявленного упущения в правовом регулировании воздушной перевозки пассажиров видится здравым обновление п. 1 ст. 125 Воздушного кодекса РФ третьим пунктом со следующим содержанием:

«3) в случае задержки рейса, а также задержки (отказа, невозможности) замены билета пассажиру или возврата пассажиру денежных средств за приобретенный билет – пассажир».

Изложенное позволит более полно защищать права и законные интересы пассажира, как зависимого и слабого субъекта договорных отношений по воздушной перевозке. Мнение о вышеуказанном дополнении находит отклик в работах А.В. Прозванченкова [37, с. 224] и Р.А. Шахбазова [36, с. 141].

На основании вышеизложенного, резюмируем следующие выводы по второй главе исследования.

Претензионный порядок урегулирования спора, возникшего из договора перевозки грузов (пассажиров) служит средством разгрузки судебной системы и фильтрации споров, которые могут быть решены самостоятельно сторонами спорных отношений. Сложившаяся практика рассмотрения результатов претензионного порядка урегулирования спора, из договора перевозки грузов (пассажиров), позволяет сделать четыре вывода: во-первых, претензия не имеет обязательной силы для перевозчика, если нарушены правила о его подаче, форме, а также при отсутствии документов, требуемых для рассмотрения претензии; во-вторых, претензия не имеет обязательной силы для перевозчика в случае отсутствия в ней подписи уполномоченного на её подачу лица; в-третьих, подача иска по требованию, не изложенному в претензии, не свидетельствует о надлежащем соблюдении претензионного (досудебного) порядка урегулирования спора; в-четвёртых, в Воздушном кодексе РФ упускается возможность прекращения договорных отношений по инициативе пассажира, мотивированной неисправностью со стороны перевозчика, например, по причине задержки рейса. Для решения выявленного упущения в правовом регулировании воздушной перевозки пассажиров видится здравым обновление п. 1 ст. 125 Воздушного кодекса РФ третьим пунктом со следующим содержанием: «3) в случае задержки рейса, а также задержки (отказа, невозможности) замены билета пассажиру или возврата пассажиру денежных средств за приобретенный билет – пассажир». Изложенное позволит более полно защищать права и законные интересы пассажира, как зависимого и слабого субъекта договорных отношений по воздушной перевозке.

### **Глава 3 Актуальные проблемы гражданско-правовой ответственности перевозчика по договорам перевозки грузов и пассажиров**

Научно-технический прогресс и бурное развитие законодательства о различных видах перевозки пассажиров и груза бросают вызов теоретикам и практикам, заключающийся в решении комплекса вопросов, требующих разрешения с целью гармонизации законодательного свода и единообразия практики применения [5, с. 4].

Одним из таких вопросов является прекращение оказания услуг воздушной перевозки пассажира и багажа по инициативе перевозчика. Воздушный кодекс РФ достаточно абстрактно подошёл к регламентации вопроса о правах командира воздушного судна, определив за ним возможность обеспечения безопасности полета воздушного судна через применение мер принудительного характера в отношении любых лиц, находящихся на борту воздушного судна и создающих угрозу для полета, жизни или здоровья других лиц (пп. 2 п. 1 ст. 58 Воздушного кодекса РФ). Усугубляет ситуацию отсутствие примерного перечня правил поведения пассажира на воздушном судне, что возводит власть командира воздушного судна до абсолютной. Отсутствие чёткости в этой сфере вредит договорным отношениям по воздушной перевозке и может привести к пресечению командиром воздушного судна «псевдоопасной ситуации», заблуждению в действительности намерений пассажиров. Необходимо расценивать такие мероприятия в качестве прекращения договора воздушной перевозки пассажира по инициативе перевозчика, влекущего компенсацию стоимости авиабилета, причиненного ущерба и морального вреда. К такому выводу пришёл Советский районный суд г. Казани Республики Татарстан, рассмотрев дело № 2-3642/2018 по иску Д.Э.М. о возмещении убытков, причиненных расторжением договора воздушной перевозки в одностороннем порядке, компенсации морального вреда с ООО «Северный Ветер». При снятии Д.Э.М.

и её сына с рейса командир воздушного судна не объяснил причины, каких-либо документов не составлялось и ей на ознакомление не передавалось. В ходе судебного заседания истица Д.Э.М., что её сын по неизвестной ей причине испугался лететь, предположительно, из-за длительности перелета, начал плакать, однако без истерики и панической атаки. Для успокоения сына Д.Э.М. обратилась к бортпроводникам, поскольку полагалась на их опыт работ, позволяющий успокоить ребёнка в данной ситуации. Через некоторое время сын Д.Э.М. успокоился и перестал плакать, покинуть самолёт или иным способом нарушить порядок на воздушном судне не предпринимал. Однако, командир воздушного судна, который ранее не контактировал с указанным лицом, выглянув из своей кабины и посмотрев на ребенка Д.Э.М., принял решение о снятии их с рейса. Ответчик ссылался на то, что Д.Э.М. и её сын были сняты с борта воздушного судна по причине принятия командиром воздушного судна мер, направленных на «обеспечение безопасности полета воздушного судна». Суд первой инстанции, встав на сторону истицы, пришёл к выводу, что в рассмотренном споре на наличие угрозы безопасности полета ни одно из собранных доказательств не указывает, исследованные им обстоятельства произошедшего инцидента о наличии такой угрозы (в связи с плачем и эмоциональным состоянием малолетнего ФИОЗ) не свидетельствуют. В то же время давать любые, не мотивированные объективными опасениями за безопасность полета, распоряжения командир воздушного судна в силу логики действующего закона не уполномочен. При этом судом признана несостоятельной ссылка ответчика на локальные правила поведения на борту воздушного судна ООО «Северный ветер», поскольку сыном Д.Э.М. ни одно из этих правил не было нарушено [54].

Другим вопросом законодательной регламентации является содержание ст. 122 Устава железнодорожного транспорта РФ. Следуя точной логике указанной нормы, ответственность перевозчика по договору железнодорожной перевозке наступает независимо от его вины и наличия неисправности в исполнении принятых обязательств, что вступает в коллизию с положениями

ст. ст. 95 и 118 Устава железнодорожного транспорта РФ, определяющими наступление ответственности при виновной несохранности груза, а также основания освобождения от ответственности по договору перевозки. Такое противоречие, как справедливо замечает Г.А. Моргунова, не способствует своевременному и надлежащему исполнению договорных обязательств, правильному разрешению споров в этой области [20, с. 165].

При поступлении претензии в адрес перевозчика по договору железнодорожной перевозки нередко ответом на претензию служит ссылка на обстоятельства, освобождающие его от ответственности за невиновную несохранность грузов, перечень которых в ст. 95 Устава железнодорожного транспорта РФ подлежит расширительному толкованию, поскольку используется словосочетание «в частности», а также на вину смежных транспортных организаций (третьих лиц). В таких ситуациях единственным доступным способом защиты своих законных интересов является предъявление регрессного требования к виновнику. Анализ судебной практики подтверждает данную мысль: ОАО «РЖД» понесло убытки по вине третьего лица – ЗАО «Железнодорожный вагоноремонтный завод» (далее – ЗАО «ЖВРЗ»), – в связи с выплатой компенсаций за задержку поездов, которая составила 05 часов 36 минут. Данное обстоятельство послужило основанием для подачи ОАО «РЖД» в порядке регресса требований в форме претензий от 10.02.2020 № РНЮ6-20-22/20, от 12.05.2020 РНЮ6-14-149/20 об оплате суммы убытков, понесенных ОАО «РЖД» по вине ЗАО «ЖВРЗ» в размере 54 927 руб. 94 коп. В обоснование заявленных претензий и, в последующем, иска ОАО «РЖД» ссылались на акт-рекламацию № 928 от 13.12.2018 г., которым лицом, виновным в возникновении неисправности, повлекшей за собой задержку поездов, признано ЗАО «ЖВРЗ» как предприятие, проводившее средний ремонт буксового узла и нарушившее требования п. 24.4.2 Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм) № РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, утвержденного Советом по

железнодорожному транспорту государств-участников СНГ (протокол заседания 19-20 октября 2017 г. № 67). Арбитражный суд согласился с доводами с ОАО «РЖД», признав действия ЗАО «ЖВРЗ» в качестве неправомерных и повлекших ненадлежащее исполнение ОАО «РЖД» условий договора перевозки груза [53].

Изложенное наталкивает к мысли, что законодательная конструкция, используемая в ст. 122 Устава железнодорожного транспорта РФ, является проявлением ограничения принципа свободы договора, требуемого для защиты прав и законных интересов слабой (зависимой) стороны договорных отношений [11, с. 363]. Действительно, пассажир (грузоотправитель, грузополучатель), будучи непрофессиональным субъектом отношений по перевозке, вынужден заявлять претензии в адрес перевозчика, у которого имеются соответствующие службы и ресурсы, могущие разрешить претензию, найти виновного и возместить причиненные убытки. Отсутствие такого порядка приводило бы к тому, что зависимая сторона отношений по перевозке нуждалась в профессиональной юридической помощи, что влекло бы лишь денежно-временные затраты для каждой из сторон спорных отношений. В связи со сказанным, представляется достаточной формулировка, использованная в ст. 122 Устава железнодорожного транспорта РФ.

Следующий вопрос возникает при анализе ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ и п. 2 ст. 401 ГК РФ. Руководствуясь ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ, перевозчик освобождается от ответственности за утрату (недостачу, повреждение, порчу) груза, 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;
- перевозка груза, грузобагажа осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя);
- недостача груза, грузобагажа не превышает норму естественной убыли и значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто груза, грузобагажа;
- утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем, отправителем в транспортной железнодорожной накладной, заявлении на отправку грузобагажа;
- грузобагаж прибыл в исправных таре или упаковке;
- перевозка продовольственных и скоропортящихся грузов осуществлялась как перевозка грузобагажа под ответственность отправителя, если они были доставлены в срок».

Вышеизложенные обстоятельства могут быть лишены той силы, которую в неё вкладывает закон, если предъявитель претензии докажет, что причиной неисправности перевозчика по договору железнодорожной перевозки является его виновное поведение (действия или бездействие). Этим осуществлено перенесение бремени доказывания наличия вины в действиях (бездействии) перевозчика на грузоотправителя (грузополучателя), что входит в конфронтацию с логикой п. 2 ст. 401 ГК РФ, установившей обязанность доказывания отсутствия вины лицом, нарушившим принятое обязательство [2]. Усугубляет решение выявленной проблемы то, что грузоотправитель (грузополучатель) лишен возможности с момента передачи груза к перевозке лишен возможности контролировать действия перевозчика по организации и доставке груза, фиксировать допущенные им нарушения, а также бездействие

по устранению причин, препятствующих надлежащему исполнению принятых обязательств, хотя при должной степени заботливости и осмотрительности мог их предотвратить.

Некорректность положений ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ подтверждается материалами арбитражной практики: во многих изученных спорах по договорам железнодорожной перевозки грузов (например, дела № А07-21545/2021 [55] и № А07/12472/2020 [56], рассмотренные Арбитражным судом Республики Башкортостан, дело № А60-34904/2020, рассмотренное Арбитражным судом Уральского округа [33]) перевозчик, ссылаясь на наличие обстоятельств, изложенных в ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ, позволяющих освободить его от ответственности, в силу положений гражданского законодательства, а именно п. 2 ст. 401 ГК РФ, ст. 796 ГК РФ и п. 2 ст. 1064 ГК РФ, а также разъяснений, данных Президиумом ВАС РФ в 2005 г., не освобождался от обязанности представить доказательства, свидетельствующие о действительности обстоятельств, входящих в перечень ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ, на которых обосновывал свои доводы. Безусловно, ВАС РФ ещё в 2005 г. указал особенности применения ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ: перевозчик освобождается от ответственности за утрату (недостачу, повреждение, порчу) груза при перевозке, если докажет, что неисправность возникла, как на то указано в ст. 796 ГК РФ, в силу обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело [34]. Кроме того, ещё в 1999 г. Президиум ВАС РФ в одном из своих решений утвердил, что «с введением в действие части второй ГК РФ Устав железных дорог СССР применялся с учетом норм гл. 40 названного Кодекса, и решение следовало принимать исходя из положений ст. 796 Гражданского кодекса РФ» [35].

На основании сказанного, представляется верным решением исключить из содержания ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ абзац, содержащий противоречивое правило о перенесении бремени доказывания

виновности перевозчика в утрате (недостаче, повреждении, порчи) груза на предъявителя претензии (грузоотправителя, грузополучателя), чем данная норма будет приведена в соответствии с п. 2 ст. 401 ГК РФ, ст. 796 ГК РФ и п. 2 ст. 1064 ГК РФ, а также позицией ВАС РФ, изложенной в постановлении от 06.10.2005 № 30.

На основании вышеизложенного, резюмируем следующие выводы по третьей главе исследования.

Ряд положений транспортных уставов и кодексов вызывают вопросы в практике их применения. В рамках настоящего исследования установлено и подвергнуто анализу четыре таких вопроса: во-первых, командир воздушного судна, наделенный неограниченным кругом распорядительных полномочий, не может давать любые, не мотивированные объективными опасениями за безопасность полета, распоряжения. Совершение такого действия судами трактуется в качестве основания расторжения договора по инициативе перевозчика, влекущего возврат денежных средств, уплаченных за авиабилет, компенсацию морального вреда, причиненного пассажиру. Требуется исключение абстрактного подхода к полномочиям командира воздушного судна, устоявшегося в ст. 58 Воздушного кодекса РФ, с целью ликвидации случаев нарушения прав и законных интересов пассажиров, непременно отражающихся на имидже авиакомпании. Во-вторых, на первый взгляд ст. 122 Устава железнодорожного транспорта РФ, которым претензия пассажира (грузополучателя, грузоотправителя) независимо от обстоятельств адресуется перевозчику, входит в противоречие с положениями со ст. ст. 95 и 118 Устава железнодорожного транспорта РФ, определяющими наступление ответственности при виновной несохранности груза, а также основания освобождения от ответственности по договору перевозки, однако такой порядок служит для защиты прав и законных интересов слабой (зависимой) стороны договора перевозки, поскольку пассажир (грузоотправитель, грузополучатель), будучи непрофессиональным субъектом отношений по перевозке, вынужден заявлять претензии в адрес перевозчика, у которого

имеются соответствующие службы и ресурсы, могущие разрешить претензию, найти виновного и возместить причиненные убытки. Отсутствие такого порядка приводило бы к тому, что зависимая сторона отношений по перевозке нуждалась в профессиональной юридической помощи, что влекло бы лишь денежно-временные затраты для каждой из сторон спорных отношений. В-третьих, соотношение ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ и п. 2 ст. 401 ГК РФ. Первой нормой перевозчик освобождается от ответственности за утрату (недостачу, повреждение, порчу) груза при наличии установленных обстоятельств, а бремя доказывания наличия вины переносится на предъявителя претензии. Необходимо привести ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ в соответствии с п. 2 ст. 401 ГК РФ, ст. 796 ГК РФ и п. 2 ст. 1064 ГК РФ, а также позицией ВАС РФ, изложенной в постановлении от 06.10.2005 № 30, исключив из её содержания противоречивое правило о перенесении бремени доказывания виновности перевозчика в утрате (недостаче, повреждении, порчи) груза на предъявителя претензии (грузоотправителя, грузополучателя).

## Заключение

Проведённое исследование позволяет сделать следующие выводы.

Правовое регулирование отношений в сфере перевозки выстроена в форме вертикальной системы, разделенной на пять блоков:

- первый блок составляют нормы Конституции РФ;
- второй – международно-правовые акты, ратифицированные Российской Федерацией (например, Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, подписанная от имени Правительства РФ в городе Бишкеке 09.10.1997 г.);
- третий – нормы федерального законодательства, представленные в форме кодифицированных законодательных актов (например, ГК РФ, Воздушный кодекс РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ) и самостоятельных федеральных законов (например, Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»);
- четвертый блок – акты Президента, Правительства РФ и Минтранса РФ;
- пятый блок – региональные законы (например, Закон Самарской области от 18.01.2016 № 14-ГД).

Децентрализация системы оснований в зависимости от вида транспорта служит средством для обеспечения интересов как пассажира (грузоотправителя, грузополучателя), так и перевозчика. Основания наступления гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору перевозки разделены на две группы – касающиеся пассажира, а именно возникающие при причинении последнего вреда жизни или здоровью, в том числе лишения жизни (например, в случае авиакатастрофы, морского бедствия, ДТП), а также просрочка прибытия транспортного средства или доставки пассажира; касающиеся груза (багажа, ручной клади), который

может быть утрачен, поврежден, выдан пассажиру (грузополучателю) не в полном объёме или в разумный срок после прибытия транспортного средства, в том числе просрочен в установленных сроках доставки. Установлены условия наступления ответственности перевозчика: наличие убытков или задержки сроков отправления (прибытия) груза, пассажира; неправомерный характер поведения перевозчика; наличие причинно-следственной связи; вина перевозчика.

Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки груза (пассажиров) реализуется в форме возмещения убытков, выплаты неустойки (штрафа, пени). Для обеспечения прав и законных интересов пассажиров на перевозчика возлагаются иные правовые последствия неисправности по договору перевозки (например, предоставление услуг по содержанию лиц, ожидающих опаздывающий рейс – питанием, жильём, связью).

Транспортные уставы и кодексы при формировании положений, посвященных обстоятельствам, наличие которых освобождает перевозчика от ответственности по договорам перевозки груза и пассажиров, руководствуется общим правилом, согласно которому задержка или опоздание, причинение вреда жизни или здоровью пассажиров, утрата недостача или повреждение (порча) багажа, груза, ручной клади вследствие неопределимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика, в том числе при умысле потерпевшего, влечёт освобождает перевозчика от ответственности (п. 1 ст. 796 ГК РФ, ст. 1083 ГК РФ и п. 1 ст. 1079 ГК РФ).

Распространёнными основаниями освобождения перевозчика от ответственности являются действие непреодолимой силы, военные действия, блокада, санкции зарубежных государств, эпидемии или иные независимые от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельства, препятствующие осуществлению перевозок.

Практика арбитражных судов позволила разграничить категории «непреодолимая сила» и «предпринимательский (профессиональный) риск»:

- при автомобильной перевозке является предпринимательским риском случаи совершения ДТП по вине третьих лиц;
- при морской перевозке сильное ухудшение ледовой обстановки на пути следования танкера не является основанием, освобождающим перевозчика от ответственности, т.к. такое явление является достаточно частым и может быть спрогнозировано перевозчиком;
- при воздушной перевозке перевозчик может быть освобождён от ответственности, если причиной его неисправности послужило неудовлетворительное состояние орнитологической безопасности полетов.

Лица, предоставляющие услугу в сфере перевозки, являются профессиональными участниками экономических отношений, подверженных гнѣту императивного воздействия, исходящего от многочисленных нормативно-правовых актов. Для обеспечения их прав и законных интересов законодателем предусматриваются меры защиты, в числе которых особое место занимает система пределов ответственности, пресекающая долгие судебные тяжбы по каждому случаю травматизма, смерти, неисправности по договору перевозки, несвоевременность компенсации потерпевшей стороне и приближение организации к состоянию банкротства.

Установлено несовершенство правового регулирования отношений по перевозке грузов и пассажиров.

Ряд положений транспортных уставов и кодексов вызывают вопросы в практике их применения. В рамках настоящего исследования установлено и подвергнуто анализу четыре таких вопроса:

Во-первых, командир воздушного судна, наделенный неограниченным кругом распорядительных полномочий, не может давать любые, не мотивированные объективными опасениями за безопасность полета, распоряжения. Совершение такого действия судами трактуется в качестве

основания расторжения договора по инициативе перевозчика, влекущего возврат денежных средств, уплаченных за авиабилет, компенсацию морального вреда, причиненного пассажиру. Требуется исключение абстрактного подхода к полномочиям командира воздушного судна, устоявшегося в ст. 58 Воздушного кодекса РФ, с целью ликвидации случаев нарушения прав и законных интересов пассажиров, непременно отражающихся на имидже авиакомпании.

Во-вторых, на первый взгляд ст. 122 Устава железнодорожного транспорта РФ, которым претензия пассажира (грузополучателя, грузоотправителя) независимо от обстоятельств адресуется перевозчику, входит в противоречие с положениями со ст. ст. 95 и 118 Устава железнодорожного транспорта РФ, определяющими наступление ответственности при виновной несохранности груза, а также основания освобождения от ответственности по договору перевозки, однако такой порядок служит для защиты прав и законных интересов слабой (зависимой) стороны договора перевозки, поскольку пассажир (грузоотправитель, грузополучатель), будучи непрофессиональным субъектом отношений по перевозке, вынужден заявлять претензии в адрес перевозчика, у которого имеются соответствующие службы и ресурсы, могущие разрешить претензию, найти виновного и возместить причиненные убытки. Отсутствие такого порядка приводило бы к тому, что зависимая сторона отношений по перевозке нуждалась в профессиональной юридической помощи, что влекло бы лишь денежно-временные затраты для каждой из сторон спорных отношений.

В-третьих, соотношение ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ и п. 2 ст. 401 ГК РФ. Первой нормой перевозчик освобождается от ответственности за утрату (недостачу, повреждение, порчу) груза при наличии установленных обстоятельств, а бремя доказывания наличия вины переносится на предъявителя претензии. Необходимо привести ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ в соответствии с п. 2 ст. 401 ГК РФ, ст. 796 ГК РФ и п. 2 ст. 1064 ГК РФ, а также позицией ВАС РФ, изложенной в

постановлении от 06.10.2005 № 30, исключив из её содержания противоречивое правило о перенесении бремени доказывания виновности перевозчика в утрате (недостаче, повреждении, порчи) груза на предъявителя претензии (грузоотправителя, грузополучателя).

Претензионный порядок урегулирования спора, возникшего из договора перевозки груза (пассажиров), служит средством разгрузки судебной системы и фильтрации споров, которые могут быть решены самостоятельно сторонами спорных отношений. Сложившаяся практика рассмотрения результатов претензионного порядка урегулирования спора, из договора перевозки грузов (пассажиров), позволяет сделать четыре вывода: во-первых, претензия не имеет обязательной силы для перевозчика, если нарушены правила о его подаче, форме, а также при отсутствии документов, требуемых для рассмотрения претензии; во-вторых, претензия не имеет обязательной силы для перевозчика в случае отсутствия в ней подписи уполномоченного на её подачу лица; в-третьих, подача иска по требованию, не изложенному в претензии, не свидетельствует о надлежащем соблюдении претензионного (досудебного) порядка урегулирования спора.

В-четвёртых, в Воздушном кодексе РФ упускается возможность прекращения договорных отношений по инициативе пассажира, мотивированного неисправностью со стороны перевозчика, например, по причине задержки рейса. Для решения выявленного упущения в правовом регулировании воздушной перевозки пассажиров видится здравым обновление п. 1 ст. 125 Воздушного кодекса РФ третьим пунктом со следующим содержанием: «3) в случае задержки рейса, а также задержки (отказа, невозможности) замены билета пассажиру или возврата пассажиру денежных средств за приобретенный билет – пассажир». Изложенное позволит более полно защищать права и законные интересы пассажира, как зависимого и слабого субъекта договорных отношений по воздушной перевозке.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // Собрание законодательства РФ. № 12. 24.03.1997. ст. 1383.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 14.04.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.04.2023) // Собрание законодательства РФ. № 32. 05.12.1984. ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 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.
4. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 № 138-ФЗ (ред. от 14.04.2023, с изм. от 26.04.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.04.2023) // Собрание законодательства РФ. № 46. 18.11.2002. ст. 4532.
5. Духно Н.А. Проблемы совершенствования правового регулирования международных воздушных перевозок: монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин, М. Ю. Филиппова. М: Юридический институт МИИТа, 2013. 68 с.
6. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки (законодательство, комментарии, судебная практика) / Научно-практическое пособие. М.: ИТК Дашков и К., 2013. 424 с.
7. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник / 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. 592 с
8. Закон РФ о поправке к Конституции РФ от 14.03.2020 № 1-ФКЗ «О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации и функционирования публичной власти» // Собрание законодательства РФ. 16.03.2020. № 11. ст. 1416.

9. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 05.12.2022) «О защите прав потребителей» // Собрание законодательства РФ. № 3. 15.01.1996. ст. 140.
10. Закон Самарской области от 18.01.2016 № 14-ГД (с изменениями на 11.02.2022 г.) «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» // Волжская коммуна. № 9 (29555). 19.01.2016.
11. Зиновьева Н.Р. Ограничения принципа свободы договора // Молодой ученый. 2023. № 17 (464). С. 362-364.
12. Капустин А.Я., Бальхаева С.Б. Конституция и международное право: новая модель взаимодействия // Lex russica. 2022. Т. 75. № 4. С. 117-127.
13. Касаткина А.С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве: автореф. дисс. канд. юрид. наук. М., 2013. 22 с.
14. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 28.02.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.04.2023) // Собрание законодательства РФ. № 11. 12.03.2001. ст. 1001.
15. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г.Г. Иванова. 2-е изд., испр. и доп. М.: Спарк, 2005. 830 с.
16. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета. № 144. 04.07.2020.
17. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа (Бишкек, 9 октября 1997 г.) // Собрание законодательства РФ. № 24. 14.06.2010. ст. 2941.

18. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (вместе с «Дополнительным протоколом») (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) // Сборник Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. № 20. 1934. ст. 326.

19. Международное транспортное право: учеб.-практ. пособие / А. И. Сморгчов; Владим. гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых. Владимир: Изд-во ВлГУ, 2022. 282 с.

20. Моргунова Г.А. Перевозка грузов в контейнерах железнодорожным транспортом. М.: Юридический институт МИИТа, 2005. 208 с.

21. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586 (ред. от 25.08.2021) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) // Собрание законодательства РФ. № 41. 12.10.2020. ст. 6428.

22. Постановление Правительства РФ от 21.11.2011 № 957 (ред. от 14.09.2021) «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) // Собрание законодательства РФ. № 48. 28.11.2011. ст. 6931.

23. Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 30.12.2022) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. № 52. 28.12.2020. ст. 8877.

24. Постановление Правительства РФ от 14.06.2013 № 504 (ред. от 09.04.2021) «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» (вместе с «Правилами взимания платы в счет возмещения

вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн») // Собрание законодательства РФ. № 25. 24.06.2013. ст. 3165.

25. Постановление Правительства РФ от 15.11.2012 № 1164 (ред. от 21.02.2015) «Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего» // Собрание законодательства РФ. № 47. 19.11.2012. ст. 6512.

26. Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 28.02.2008 N 11239) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 14.04.2008. № 15.

27. Приказ Минтранса РФ от 30.04.2021 № 145 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 31.05.2021 № 63707) // Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru). 31.05.2021. № 0001202105310024.

28. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 (ред. от 15.09.2020) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 N 10186) // Российская газета. 10.10.2007. № 225.

29. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 (ред. от 13.04.2020) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 24.07.2014 N 33244) // Российская газета. 01.08.2014. № 172.

30. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки

автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2018. № 8.

31. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 07.12.2015 г. № Ф06-2855/2015 по делу № А65-31018/2014 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

32. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 20.10.2010 №3585/10 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

33. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 01 июня 2021 г. по делу № А60-34904/2020 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

34. Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30 (ред. от 01.07.2010) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. 2006. № 1.

35. Постановление Президиума ВАС Суда РФ от 09.02.1999 № 2810/98 по делу Арбитражного суда Сахалинской области за 1998 г. // Вестник ВАС РФ. 1999. № 5.

36. Прозванченков А.В., Шахбазов Р.А. Сущность и источники правового регулирования договорной работы в авиакомпании // Ленингр. юрид. журн. 2017. № 2 (48). С. 136-142.

37. Прозванченков А.В., Шахбазов Р.А. О некоторых вопросах претензионного урегулирования споров в договорной работе авиакомпании // Ленинградский юридический журнал, №. 1 (55), 2019, С. 221-227.

38. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. № 50. 13.12.2021. ст. 8613.

39. Распоряжение ОАО «РЖД» от 13.12.2010 № 2559-р «О вводе в действие «Требований к ограждению железнодорожных путей для

предупреждения нечастных случаев с гражданами» // Документ опубликован не был

40. Решение Арбитражного суда Челябинской области от 27 октября 2022 г. по делу № А76-43602/2021 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

41. Решение Оренбургского районного суда Оренбургской области от 15 мая 2020 г. по делу № 2-2279/2019 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

42. Решение Арбитражного суда Свердловской области от 01 декабря 2022 г. по делу № А60-38215/2022 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

43. Решение Арбитражного суда Смоленской области от 31 октября 2022 г. по делу № А62-9743/2021 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

44. Решение Арбитражного суда Приморского края от 02 декабря 2022 г. по делу № А51-6291/2022 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

45. Решение Арбитражного суда Новосибирской области от 22 октября 2019 г. по делу № А45-17684/2019 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

46. Решение Куйбышевского районного суда г. Самары Самарской области от 12 декабря 2019 г. по делу № 2-2249/2019 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

47. Решение Свердловского районного суда г. Красноярска Красноярского края от 16 декабря 2019 г. по делу № 2-5162/2019 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

48. Решение Железнодорожного районного суда г. Хабаровска Хабаровского края от 23 января 2020 г. по делу № 2-204/2020 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

49. Решение Кировского районного суда г. Уфы Республики Башкортостан от 25 июля 2018 г. по делу № 2-4815/2018 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

50. Решение Октябрьского районного суда г. Самары Самарской области от 28 июня 2018 г. по делу № 2-2604/2018 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

51. Решение Калининского районного суда г. Уфы Республики Башкортостан от 20 января 2020 г. по делу № 2-150/2020 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

52. Решение Нарьяно-Марского городского суда Ненецкого автономного округа от 09 октября 2018 г. по делу № 2-907/2018 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

53. Решение Арбитражного суда Курской области от 12 июля 2022 г. по делу № А35-10906/2021 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

54. Решение Советского районного суда г. Казани Республики Татарстан от 04 июля 2018 г. по делу № 2-3642/2018 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

55. Решение Арбитражного суда Республики Башкортостан от 8 февраля 2022 г. по делу № А07-21545/2021 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

56. Решение Арбитражного суда Республики Башкортостан от 18 августа 2021 г. по делу № А07-12472/2020 // [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/>

57. Сергеева М.А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров: дисс... канд. юрид. наук. М., 2007. 156 с.

58. Силина Е.В. Перспективы развития альтернативных форм разрешения споров // Ленинградский юридический журнал. 2017. № 2. С. 274-279.

59. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.01.2023) // Бюллетень транспортной информации. Информреферат. журнал № 7-10. 1996.

60. Стригунова Д.П. О правовом регулировании международной морской перевозки пассажиров // Вестник университета. №. 7. 2014. С. 261-265.

61. Тяпухин С.В. Перевозки автомобилей автовозом // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. 2015. № 3. С. 38-42.

62. Федеральный закон «О ратификации Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа» от 01.02.2010 N 2-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 08.10.2010. № 6. ст. 564.

63. Федеральный закон от 13.07.2015 N 220-ФЗ (ред. от 21.11.2022) «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. № 29. 20.07.2015. ст. 4346.

64. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 29.12.2022) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. № 2. 13.01.2003. ст. 169.

65. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 29.12.2022) «О лицензировании отдельных видов деятельности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.03.2023) // Собрание законодательства РФ. № 19. 09.05.2011. ст. 2716.

66. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 21.11.2022) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2023) // Собрание законодательства РФ. № 46. 12.11.2007. ст. 5555.

67. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Собрание законодательства РФ, № 27. 07.07.2003. ст. 2701

68. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 14.04.2023) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. № 50. 11.12.1995. ст. 4873.
69. Штыков В.П. Некоторые вопросы освобождения перевозчика от ответственности // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки, №. 5-1, 2014, С. 271-277.
70. Airlift/tanker quarterly. Vol. 25. № 1. Winter 2017. P. 6 -11.
71. Buchan R. International law and the Construction of the Liberal Peace. Oxford, 2013. 247 p.
72. Du Perron A.E. Eurocontrol; Liability and Jurisdiction//Air Worthy. Deventer, 1985. 399 p.
73. Drion H. Limitation of Liabilities in International Air Law. The Hague, 1954. 496 p.
74. Drion H. The Council of ICAO as international over the High Sea //Studi in Onore di Antonio Ambrosini. Milano, 1957. 329 p.
75. Carrol E., Mackie K. International Mediation - The Art of Business Diplomacy: Kluwer Law International, 2000. 191 p.
76. Schjolberg S., Ghermaouti-Helie S. A Global Treaty on Cybersecurity and Cybercrime. 2nd edition. 2011. 97 p.