

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Понятие, содержание и особенности договора перевозки в соответствии с
российским законодательством

Обучающийся

Р.Н. Дергачев

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

кандидат юридических наук, Р.Ф. Вагапов

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

Тольятти 2024

Аннотация

Тема бакалаврской работы «Понятие, содержание и особенности договора перевозки в соответствии с российским законодательством».

Актуальность темы исследования обусловлена высокой значимостью транспортной отрасли для экономики страны, наличием проблем в сфере защиты прав пассажиров, развитием новых форм транспортных услуг, вниманием научного сообщества к данной теме, а также необходимостью соответствия международным стандартам.

Объект исследования – правоотношения, регулируемые правовыми нормами о договоре перевозки пассажира и багажа, груза.

Предмет исследования – комплекс нормативных правовых актов, регулирующих отношения в рамках договора перевозки.

Цель исследования состоит в изучении правового регулирования отношений в рамках договора перевозки, с выявлением специфики данной договорной конструкции.

Задачи исследования: изучить понятие и правовую природу договора перевозки; рассмотреть виды договоров перевозки; провести анализ субъектного состава договорных отношений, связанных с перевозкой; проанализировать существенные условия и содержание договора перевозки грузов; выявить особенности правового регулирования ответственности участников отношений по договору перевозки грузов; рассмотреть элементы договора перевозки пассажиров; выявить проблемы ответственности по договору перевозки пассажиров.

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика договора перевозки.....	7
1.1 Понятие и правовая природа договора перевозки.....	7
1.2 Виды договоров перевозки.....	12
1.3 Участники договорных отношений, связанных с перевозкой.....	16
Глава 2 Особенности договора перевозки грузов.....	21
2.1 Существенные условия и содержание договора перевозки грузов.....	21
2.2 Ответственность участников отношений по договору перевозки грузов.....	28
Глава 3 Правовое регулирование договора перевозки пассажиров.....	35
3.1 Элементы договора перевозки пассажиров.....	35
3.2 Проблемы ответственности по договору перевозки пассажиров.....	41
Заключение.....	52
Список используемой литературы и используемых источников.....	57

Введение

Актуальность исследования обусловлена несколькими факторами.

Во-первых, транспортная отрасль играет ключевую роль в экономике России. Учитывая протяженность страны и удаленность населенных пунктов друг от друга, вопрос доставки грузов и пассажиров представляется очевидным. Каждый год объемы грузоперевозок и пассажирского потока как внутри населенных пунктов, так и между ними постоянно растут. Развитие новых промышленных центров, а также запрет на выезды из страны определенным категориям граждан на порядок повысили объемы перевозок как в рамках развития экономики, так и в рамках организации внутреннего туризма и отдыха [50].

При этом одинаково активно развиваются авиаперевозки, перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом. Чуть ниже динамика перевозок внутренним водным транспортом, но и в данной сфере показатели роста достаточно высокие [51].

Высокие показатели объемов пассажирских и грузовых перевозок свидетельствуют о высокой значимости транспортной сферы и необходимости обеспечения качественных услуг по перевозке пассажиров и багажа.

Во-вторых, несмотря на положительную динамику, в сфере пассажирских перевозок сохраняются проблемы, связанные с неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств перевозчиками [16]. Среди наиболее распространенных нарушений – задержки рейсов, утеря или повреждение багажа, некачественное обслуживание пассажиров. Эти проблемы требуют комплексного подхода и совершенствования механизмов ответственности перевозчиков.

Наконец, соответствие российского законодательства международным стандартам является важным фактором развития транспортной отрасли и защиты прав пассажиров, что требует от правоприменительной практики

повышения качества защиты прав и интересов граждан как потребителей услуг перевозки.

Таким образом, актуальность темы исследования обусловлена высокой значимостью транспортной отрасли для экономики страны, наличием проблем в сфере защиты прав пассажиров, развитием новых форм транспортных услуг, вниманием научного сообщества к данной теме, а также необходимостью соответствия международным стандартам. Дальнейшее исследование этой темы позволит выработать рекомендации по совершенствованию правового регулирования правоотношений в рамках договора перевозки.

Степень научной разработанности темы исследования. В отечественной литературе правовое регулирование отношений по договору перевозки (в том числе международной), освещены в трудах таких известных российских специалистов, как О.Н. Садиков, Н.Н. Остроумов, В.М. Сенчило, А.А. Щурова, П.В. Ремишевский и др. Анализ научных публикаций последних пяти лет позволяет сделать вывод, сфера основных научных интересов в области перевозок касается содержания договора перевозки [3], способов классификации договорных отношений [7], определения субъектного состава отношений в рамках перевозки [8], определения статуса пассажира и путей повышения его защищенности [17], ответственности перевозчика [48]. Для решения данных проблем необходимо дальнейшее совершенствование законодательства, а также проведение научных исследований в данной области.

Объект исследования – правоотношения, регулируемые правовыми нормами о договоре перевозки пассажира и багажа, груза.

Предмет исследования – комплекс нормативных правовых актов, регулирующих отношения в рамках договора перевозки.

Цель исследования состоит в изучении правового регулирования отношений в рамках договора перевозки, с выявлением специфики данной договорной конструкции.

Задачи исследования:

- изучить понятие и правовую природу договора перевозки;
- рассмотреть виды договоров перевозки;
- провести анализ субъектного состава договорных отношений, связанных с перевозкой;
- проанализировать существенные условия и содержание договора перевозки грузов;
- выявить особенности правового регулирования ответственности участников отношений по договору перевозки грузов;
- рассмотреть элементы договора перевозки пассажиров;
- выявить проблемы ответственности по договору перевозки пассажиров.

Методологическая база исследования включает общеправовые инструменты исследования, общенаучные и специальные методы познания.

Теоретическая основа исследования включает в себя работы О.И. Аксаментова, Р.Т. Асылбаева, А.В. Выгодянского, Л.А. Кайдалова, Н.Н. Остроумова, П.В. Ремишевского и других авторов.

Правовую основу исследования составляют следующие источники: Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, кодексы, уставы, регулирующие отношения в транспортной сфере, федеральные законы, регулирующие вопросы ответственности перевозчика за неисполнение/ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки и др.

Эмпирическая основа исследования представлена актами высшей судебной инстанции конституционного контроля, Верховного суда РФ, нижестоящих судов общей юрисдикции.

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, разделенных на параграфы, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Общая характеристика договора перевозки

1.1 Понятие и правовая природа договора перевозки

Правовая регламентация транспортной сферы представляет собой «комплексную систему взаимоотношений, характеризующуюся применением норм различных отраслей права, таких как административное, гражданское, уголовное и другие. Учитывая, что основной функцией транспорта является осуществление перевозок грузов, пассажиров, багажа и почтовых отправлений, данные правоотношения регламентируются, в первую очередь, нормами гражданского законодательства» [4, с. 9].

Однако следует учитывать, что широкое использование транспортных средств, масштабы и объемы перевозок, а также высокая опасность средств транспортировки являются не только основой для реализации имущественных отношений, но и фактором общественно-социальным и публичным, что диктует необходимость вмешательства в данные отношения со стороны государства. Такое вмешательство выражается в предоставлении отдельным группам участников дополнительных льгот и гарантий, а также повышенной правовой защищенности для граждан, как участников договора перевозки пассажиров, выступающих в качестве потребителя услуги. Также следует отметить императивное закрепление мер ответственности перевозчика по договорам перевозки груза и пассажиров, которые не могут быть устранены или снижены в одностороннем договорном порядке. Другими словами, сфера перевозки, хотя преимущественно и регулируется диспозитивными нормами гражданского законодательства, учитывая ее широту и включенность в общественные отношения, дополнительно подкрепляется нормами публичного права.

Перевозка, как вид предпринимательской деятельности, представляет собой процесс территориального перемещения материальных объектов (грузов, багажа) и физических лиц (пассажиров) посредством использования

различных транспортных средств. Сфера транспортировки или перевозки обеспечивается разного рода службами и организациями, обеспечивающими возможность осуществления перевозок, включая экспедицию, страхование жизни и здоровья пассажиров, страхование багажа и груза, обеспечение информационного сопровождения перевозок, обеспечение ремонта и технического обслуживания транспортных средств. Очевидно, такой массив нормативных актов в будущем будет выделен в самостоятельную отдельную отрасль права, поскольку современное транспортное право уже не охватывает все возможные виды правоотношений.

Отношения перевозки регламентируются общими положениями гражданского законодательства, а также специализированными актами, учитывающими специфику перевозки отдельными видами транспорта. При квалификации отношений и возникновении разногласий приоритет имеют общие нормы гражданского законодательства, что обеспечивает единообразный подход к толкованию и возможность правильной оценки имеющих место правоотношений.

По договору перевозки перевозчик обязуется перевезти пассажира и его багаж либо груз (1 ст. 785 ГК РФ), переданный для доставки из пункта отправления в пункт назначения. На стороне пассажира или грузоотправителя возникает обязанность оплатить услугу перевозки, а также предоставить необходимые сведения для организации груза, багажа и пассажира (в отношении пассажира такое требование касается дальних перевозок) [9].

Специфика договоров перевозки обусловлена составом участников, что отражается различными нормативными актами, обеспечивающими реализацию данных отношений. Так, помимо регулирования перевозки главой 40 ГК РФ, данные обязательства в зависимости от вида транспорта, регламентируются соответствующими уставами, а в отношении пассажирских перевозок действует Закон о защите прав потребителей [15].

С точки зрения своей гражданско-правовой характеристики данный договор носит:

- двусторонний характер. Стороны договора – пассажир и перевозчик перевозки приобретают взаимные корреспондирующие друг другу права и обязанности, а также перспективу несения мер ответственности за нарушение прав контрагента;
- возмездный характер. Перевозка является услугой, которая предоставляется перевозчиком неопределенному кругу лиц, а поскольку для перевозчика данный вид деятельности является предпринимательской деятельностью, т.е. осуществляется для извлечения прибыли, соответственно, пользование данной услугой предполагает ее оплату. Размер провозной платы может устанавливаться перевозчиком самостоятельно либо быть продиктован органами публичной власти, как форма регулирования антимонопольной деятельности, в этом случае перевозчик не имеет права устанавливать размер провозной платы выше установленного максимума;
- консенсуальный характер. Учитывая технические особенности организации перевозки, данный договор не может носить реальный характер (пассажир может приобрести билет за несколько месяцев до поездки, после приобретения билета пассажиром необходимы поиск и подготовка транспортного средства и т.д.), поэтому договор считается заключенным с момента акцептирования пассажиром или грузоперевозчиком оферты перевозчика, т.е. приобретения билета или заполнения накладной. Консенсуальный характер перевозки также реализуется в возникновении у пассажира права требовать возмещения ущерба, возникшего из-за задержки рейса.

При анализе правовой природы договора перевозки пассажиров представляется обоснованным классифицировать его как договор присоединения. Данная квалификация базируется на ряде существенных

признаков, которые характерны для подобного типа соглашений. В то время как традиционная договорная практика предполагает взаимное согласование условий сторонами с целью достижения баланса интересов, в случае договора присоединения наблюдается иная ситуация. Здесь одна из сторон, обладающая доминирующим положением, фактически в одностороннем порядке определяет содержание договора, в то время как другая сторона лишена возможности влиять на его условия и вынуждена принимать их в целом.

Согласно п. 1 ст. 428 ГК РФ, договор присоединения характеризуется следующими ключевыми признаками: формирование условий договора одной стороной; использование стандартизированных форм для изложения условий; отсутствие у присоединяющейся стороны возможности изменить предложенные условия [10]. Учитывая специфику договора перевозки пассажиров, можно констатировать наличие всех вышеперечисленных признаков, что позволяет квалифицировать его как договор присоединения.

Следует отметить, что законодатель, признавая потенциальную уязвимость присоединяющейся стороны, предусмотрел ряд механизмов защиты ее интересов. В частности, п. 2 ст. 428 ГК РФ предоставляет присоединившейся стороне право требовать изменения или расторжения договора в случае, если его условия являются явно обременительными. Более того, присоединившаяся сторона имеет повышенные шансы на успешное оспаривание договора, если будет доказано злоупотребление правом со стороны контрагента или нарушение им основ правопорядка и нравственности.

В отношениях перевозки с участием физического лица ставится вопрос применения Закона о защите прав потребителей, а также право обращения пассажира в Роспотребнадзор с целью привлечения нарушителя к административной ответственности по ч. 2 ст. 14.8 КоАП РФ [22].

Таким образом, квалификация договора перевозки пассажиров как договора присоединения не только отражает его сущностные

характеристики, но и обеспечивает присоединяющейся стороне доступ к специальным механизмам защиты своих прав и интересов.

В контексте гражданско-правовой характеристики договора перевозки пассажира особое значение приобретает статус транспортного средства как источника повышенной опасности. Данный статус, обусловленный потенциальной угрозой причинения вреда, служит основанием для применения положений гражданского законодательства о деликтной ответственности к отношениям, возникающим в процессе перевозки пассажиров. Следует отметить, что наличие такой опасности является предпосылкой для установления особой системы контроля и надзора за организацией транспортного движения, что, в свою очередь, способствует повышению безопасности пассажирских перевозок.

Анализируемый договор относится к категории обязательств по предоставлению услуг, которые представляют собой деятельность, направленную на удовлетворение потребностей людей, причем полезный эффект этой деятельности оплачивается ее получателем [17, с. 6]. В данном случае, полезным результатом является перемещение людей и имущества на определенное расстояние, что, хотя и не имеет материального воплощения, тем не менее, обладает определенной ценностью и измеримым результатом в виде преодоления пространства.

Таким образом, договор перевозки в самом общем виде представляет обязательство одной стороны оказать услугу перевозки, т.е. доставки пассажира (и его багажа) или груза из пункта отправления в пункт назначения, тогда как у второй стороны возникает обязанность оплатить оказанную услугу согласно установленным тарифам.

Рассматриваемый договор характеризуется рядом существенных признаков. Во-первых, он является двусторонним, поскольку порождает взаимные права и обязанности для обеих сторон. Во-вторых, данный договор носит возмездный характер, предполагая встречное предоставление в виде оплаты за оказанные услуги. В-третьих, в зависимости от типа соглашения

(момент заключения договора), договор перевозки может быть консенсуальным или реальным.

Как было показано в данном разделе исследования, правовое регулирование отношений в сфере перевозки в российском гражданском праве характеризуется выраженным многообразием источников права. Нормы, содержащиеся в главе 40 ГК РФ, носят преимущественно бланкетный и дефинитивный характер, устанавливая лишь общие положения, регламентирующие перевозку на территории страны, и отдавая приоритет в детальной регламентации данного института специальному законодательству, способному в полной мере отразить специфику перевозки в зависимости от используемого вида транспорта. Также отмечено, что общественная важность перевозки и потенциальная высокая опасность данного вида деятельности придает этому договору публичный характер, т.е. создает условия, при которых перевозчик соглашается оказать данную услугу неопределенному количеству лиц, принявших оферту.

1.2 Виды договоров перевозки

Классификация договоров перевозки необходима с теоретической и практической точки зрения как способ повысить качество квалификации возникающих между сторонами отношений, а также группировки и систематизации нормативных актов и отдельных норм

В качестве оснований классификации российскими учеными-правоведами выделены следующие критерии: вид транспорта, посредством которого осуществляется перевозка, дальность перевозки, количество перевозчиков, сочетание видов транспорта, участие в отношении перевозки дополнительных участников (экспедитор, агрегатор, страхователь и т.д.).

Во-первых, в зависимости от типа лица, получающего услугу перевозки, а также его целей, можно выделить непосредственно договор перевозки, который разделяется на договор перевозки груза (ст. 785 ГК РФ) и

договор перевозки пассажиров и багажа (ст. 786 ГК РФ). Договор перевозки груза может осуществляться как для личных целей, так и в рамках осуществления предпринимательской деятельности, тогда как договор перевозки пассажира и багажа преимущественно характеризуется как предоставление услуги потребителю.

Распространение перевозок посредством выделения на транспортном средстве места породило в гражданском законодательстве самостоятельный вид договора – договор фрахтования (чартер) (ст. 787 ГК РФ), который содержит в себе элементы договора аренды транспортного средства [39, с. 15; 3, с. 36].

Во-вторых, в сфере перевозки российские ученые также выделяют организационные договоры. Поскольку область перевозки требует оказания дополнительных услуг по перемещению транспорта, его компоновке, обслуживанию и ремонту, выделяются договоры об организации перевозок (ст. 798 ГК РФ), договор об организации работы по обеспечению перевозок (ст. 799 ГК РФ) и договор о прямом смешанном сообщении (ст. 788 ГК РФ) [25, с. 28]. В качестве самостоятельных можно выделить договор о подаче транспортных средств под погрузку и предъявлении груза к перевозке [20, с. 15]. Такие договора не квалифицируются как договоры перевозки, они имеют к отношениям перевозки косвенный характер, поскольку являются более транспортными, однако без оказания данного рода услуг, возможность осуществления перевозок ставится под вопрос, поэтому организационные договоры являются неотъемлемой частью сферы перевозок.

Г.А. Микрюкова выделяет группы договоров по такому критерию как дальность перевозок. На основании этого признака автор путем дихотомии выделяет договоры дальних перевозок (международные, междугородние и договоры ближних перевозок (перевозки в рамках одного населенного пункта). Специфика оформления ближних перевозок в отсутствии информации в перевозочном документе о перевозке и пассажире [27, с. 43].

Относительно сторон договора Г.А. Микрюкова также выделяет линейные договоры (сторонами договора выступают перевозчик и пассажир) и нелинейные (договор реализуется с участием третьей стороны) [27, с. 43].

В качестве основания классификации используется количество перевозчиков, так «в зависимости от количества перевозчиков, участвующих в перевозке по единому транспортному документу, выделяются перевозки местного сообщения, прямого сообщения и прямого смешанного (комбинированного) сообщения» [4, с. 759].

И.А. Иващенко проводит дифференциацию между транспортными (организационными) договорами и договорами перевозки [18, с. 74].

Разделение договоров по виду транспорта представляется самым простым и очевидным, позволяя разграничить перевозку пассажиров и грузов по участвующим в перевозке транспортным средствам. При этом увеличение количества разнообразных транспортных средств будет увеличивать объем понятийных категорий в каждой группе транспорта, например, воздушные перевозки могут пополняться перевозками посредством беспилотных летательных объектов, в автомобильных перевозках можно будет выделить перевозку посредством беспилотных автомобилей и т.д. [20, с. 15].

Однако необходимость дополнительного структурирования обширного массива транспортного законодательства, регулирующего, в том числе, сферу пассажирских перевозок, обусловлена тем, что существующее правовое регулирование не ограничивается исключительно основанностью на классификации договоров по видам транспорта. Повсеместная цифровизация экономической деятельности и интеграционные процессы в области транспортного обслуживания населения требуют унификации гражданско-правового статуса пассажира. Это предполагает преимущественное структурирование массива транспортного законодательства о пассажирских перевозках на основе общегражданских классификаций договоров, а не только по видам транспорта.

Учитывая многообразие транспортных договоров и большой массив положений о перевозках, требуется структурировать нормативные акты в целях повышения безопасности участников и защиты их прав и интересов:

- целесообразным представляется выделить в самостоятельный пул нормы и договора о перевозке пассажиров с участием, как непосредственных перевозчиков, так и организаций, обеспечивающих выполнение второстепенных функций в данных отношениях, это позволит более точно распределять ответственность за нарушение условий договора;
- необходимо пассажирские перевозки выделить самостоятельный нормативный акт, обеспечив всестороннюю защиту интересов граждан, как незащищенной стороны в отношениях перевозки. При этом специализированные положения, касающиеся деятельности того или иного вида транспорта, можно оставить в соответствующих уставах, в этом случае профессиональные участники отношений перевозки будут обращаться к специальным нормативным актам, тогда как вопросы статуса и защиты прав пассажиров будут сгруппированы и упрощены для понимания [27, с. 43].

Таким образом, российское законодательство предусматривает многообразие видов договоров перевозки, которые можно классифицировать по различным основаниям. Самым простым и очевидным является разделение договоров по видам транспорта, однако такой подход представляется не оптимальным, поскольку не учитывает специфику перевозки грузов и пассажиров, более того, увеличение количества транспортных средств может создавать неразбериху в таком способе классификации.

Более точной следует назвать классификацию по составу участников договора, по дальности перевозки, по наличию или отсутствию необходимости пересадки (прямое и смешанное сообщение). Данная

классификация отражает особенности организации перевозочного процесса и имеет значение для определения ответственности каждого из его участников.

Представляется, что работа по направлению группировки и классификации договоров перевозки должна вестись по направлению защиты прав участников пассажирских перевозок. Учитывая, что в договоре перевозки пассажиров перевозчик занимает доминирующее положение, что обуславливает необходимость установления специальных гарантий защиты прав пассажиров как более слабой стороны.

В настоящее время нормы о правах физического лица, выступающего пассажиром, разбросаны по многочисленным специализированным актам, защита своих интересов по результатам некачественно оказанной услуги, представляется сложной и запутанной, и мало доступной для обычного гражданина. Выделение и группировка норм, касающихся непосредственной перевозки пассажиров различными видами транспорта, позволят создать прозрачное правовое поле со схожими условиями и требованиями к действиям сторон.

1.3 Участники договорных отношений, связанных с перевозкой

Участниками договорных отношений перевозки выступают физические и юридические лица, чьи цели направлены на решение личных и предпринимательских задач. Субъектный состав договора перевозки грузов в соответствии с российским законодательством представлен участниками, наделенными правами и обязанностями, обусловленными спецификой транспортных правоотношений.

Перевозчик как сторона перевозочных отношений выступает профессиональным участником рынка. При этом он принимает на себя обязательство перевезти из точки А в точку Б пассажира с багажом или без багажа либо груз, переданный ему грузоотправителем или уполномоченным лицом.

Перевозчик, являясь профессиональным участником транспортных правоотношений, обладает специальной правоспособностью, обусловленной наличием соответствующих лицензий, разрешений и иных документов, подтверждающих его право осуществлять деятельность по перевозке грузов [52].

Вторым субъектом договора перевозки выступает лицо, которое желает перевезти груз либо попасть в другое место посредством предоставленного ему транспортного средства. Грузоперевозчику в зависимости от предмета договора противопоставлен пассажир с багажом или без такового либо грузоотправитель, который желает получить услугу по перевозке. Отправитель обязан своевременно предоставить перевозчику груз, оформленный надлежащим образом, а также необходимые документы, сопровождающие груз. Кроме того, отправитель несет ответственность за достоверность сведений, указанных в транспортных документах, аналогичная ответственность касается пассажира, который предоставляет сведения относительно себя либо перевозимого багажа.

При перевозке пассажира отношения охватывают, как правило, две стороны, тогда как при осуществлении грузоперевозки в них может быть включен грузополучатель – вторая сторона в отношении грузоотправителя и третья сторона в договоре перевозки груза. Без данного лица отношения перевозки груза не могут получить логического завершения, поскольку грузоперевозчик должен по договору передать перевезенный груз уполномоченному лицу.

Правовой статус получателя характеризуется наличием у него права требовать от перевозчика выдачи груза после его доставки в пункт назначения. При этом получатель обязан осуществить приемку груза, проверить его состояние и, в случае обнаружения повреждений или недостачи, составить соответствующий акт. На основании составленного акта в дальнейшем при рассмотрении спора в суде стороны могут доказать

наличие повреждений или утраты груза, нарушение сроков доставки, а также иные факторы, имеющие основания для применения мер ответственности.

Учитывая необходимость для организации сферы перевозок дополнительных функций, о которых было сказано ранее, отметим такого участника как экспедитор, в чьи обязанности входит подготовка груза, сопровождение груза во время приемки и перевозки, обеспечение его сохранности, соблюдение всех документальных формальностей. Важно, что экспедитор решает не только вопрос приемки и выдачи груза, но также подбирает наиболее оптимальный маршрут его перевозки, условия перевозки, сочетание видов транспортных средств и другие аспекты, повышающие эффективность перевозочной деятельности.

Нельзя не отметить роль владельца транспортной инфраструктуры (например, владельца железнодорожных путей или портовых сооружений) в системе субъектов договора перевозки грузов. Несмотря на то, что владелец инфраструктуры не является непосредственной стороной договора перевозки, его деятельность имеет существенное значение для надлежащего исполнения обязательств по доставке груза. Владелец инфраструктуры обязан обеспечить техническую и технологическую возможность осуществления перевозки, а также безопасность транспортного процесса. Учитывая, что состояние линейного объекта или иного объекта транспортной инфраструктуры напрямую влияет на качество и своевременность оказания услуг по перевозке, при возникновении споров между сторонами договора перевозки, владелец транспортной инфраструктуры может выступать третьей стороной в потенциальном споре, имея свои интересы либо совокупно отвечая по обязательствам перевозчика.

Следует подчеркнуть, что действующим законодательством установлены специальные требования к осуществлению отдельных видов перевозок, деятельность по перевозкам пассажиров автобусами, внутренним водным транспортом, морским и железнодорожным транспортом подлежит

лицензированию. Это обусловлено необходимостью обеспечения безопасности жизни, здоровья и имущественных интересов пассажиров.

Со стороны пассажира всегда выступает физическое лицо, которое получает услугу в личных целях, т.е. он не выступает профессиональным участником рынка, а значит не обладает специальными ресурсами и возможностями для защиты своих интересов. Это обуславливает необходимость регулирования пассажирских перевозок нормами законодательства о защите прав потребителей. Законодательство о защите прав потребителей дополняет правовой статус пассажира дополнительными гарантиями защиты. Таким образом, пассажир, являясь слабой стороной в рассматриваемых правоотношениях, обладает расширенными правами и возможностями защиты своих интересов, в том числе посредством обращения в уполномоченные государственные органы и общественные организации по защите прав потребителей.

Г.А. Микрюкова отмечает проблему многочисленности нормативных актов, регламентирующих правовой статус пассажира в перевозках, в связи с чем возник общественный запрос на создание Кодекса пассажира – нормативного акта либо информационной брошюры, имеющий просветительский характер, учитывая отсутствие специальных юридических знаний у большинства граждан, вступающих в отношения перевозки [27, с. 43].

Таким образом, следует отметить, что субъектный состав договора перевозки грузов в российском праве отличается комплексностью и многоаспектностью. Каждый из участников данных правоотношений – перевозчик, отправитель, получатель, экспедитор, владелец транспортной инфраструктуры – играет важную роль в обеспечении эффективности и безопасности грузовых перевозок. Четкое определение правового статуса и разграничение ответственности между субъектами договора перевозки грузов является залогом стабильного функционирования транспортной системы и защиты интересов всех участников перевозочного процесса.

Итак, в первой главе исследования были рассмотрены основные теоретические аспекты договора перевозки, его правовая природа и виды. Проведенный анализ позволяет сделать следующие основные выводы:

Во-первых, договор перевозки является важным элементом гражданско-правового регулирования транспортной сферы. Договор перевозки характеризуется рядом существенных признаков: он является двусторонним, возмездным, в ряде случаев – публичным и консенсуальным либо реальным.

Во-вторых, вид, форма и состав участников перевозки определяют содержание договора и распределение ответственности сторон. Особое место в системе договоров перевозки занимает договор перевозки пассажира и багажа. Он характеризуется рядом особенностей, связанных с публичным характером данного вида договора, а также необходимостью обеспечения безопасности пассажиров как слабой стороны в данных правоотношениях. Договор перевозки пассажира характеризуется статусом транспортного средства как источника повышенной опасности, что влечет за собой особый режим ответственности перевозчика.

В-третьих, субъектный состав договора перевозки грузов представляет собой многоуровневую систему участников.

Таким образом, проведенный в первой главе анализ позволил сформировать целостное представление о правовой природе и видах договора перевозки, выявить его ключевые особенности и тенденции развития. Полученные выводы создают необходимую теоретическую базу для дальнейшего исследования вопросов регламентации отношений в рамках данного соглашения.

Глава 2 Особенности договора перевозки грузов

2.1 Существенные условия и содержание договора перевозки грузов

Договор перевозки грузов является одним из наиболее распространенных видов гражданско-правовых договоров, регулирующих отношения в сфере транспортной логистики. Вместе с тем, определение существенных условий данного договора представляет собой сложную теоретическую и практическую проблему, требующую комплексного исследования.

Цепочка волеизъявления на заключение договора перевозки груза начинается с принятия грузоперевозчиком оферты от соответствующей организации и передача акцепта, т.е. согласие и демонстрация желания воспользоваться услугами перевозки. Принятие акцепта грузоперевозчиком знаменует заключение между сторонами договора перевозки (п. 8 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (далее – ППГАТ)) [38]. Таким образом, подписание сторонами письменного договора не является обязательным условием для возникновения прав и обязанностей сторон. Если в грузоперевозке участвует экспедитор, то принятие акцепта грузоотправителем автоматически включает его в отношения по перевозке и создает предпосылки для прав и обязанностей между грузоотправителем, грузополучателем и экспедитором (ч. 5 ст. 8 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, далее – УАТ) [53].

Грузоперевозка может осуществляться единоразово, применительно к индивидуальному грузу, либо системно с определенной периодичностью. В отношении единоразовой перевозки действует правило о заключении между сторонами договора посредством подписания накладной, в которую

грузоотправитель вносит необходимые сведения относительно перевозимого груза, его параметров и технических особенностей. Данные действия являются акцептом предложения грузоперевозчика оказать услугу на перевозку груза. Заполнение, в свою очередь перевозчиком разделов накладной, касающихся его обязанностей, является акцептом предложения клиента осуществить перевозку груза.

Говорить о заключении между сторонами договора перевозки в отсутствие накладной затруднительно по следующим причинам, во-первых, внесение сведений в накладную является акцептом предложения соответствующей стороны, т.е. волеизъявлением стороны об оказании услуги и принятии данной услуги со всеми сопутствующими ей правилами и обязанностями, во-вторых, без сведений о существовании груза, его количестве, параметрах, условиях соблюдения безопасности, осуществление перевозки не только невозможно, но и прямо запрещено законодательно [38].

Для правоприменительной практики, тем не менее, неверно составленная накладная или утеря ее не означают, что между сторонами не возникли отношения по грузоперевозке. В каждом отдельном случае суд должен оценивать фактические действия сторон, которые могут подтверждаться переговорами участников, перепиской, данными с камер наблюдения, свидетельскими показаниями, для квалификации действий участников и определения намерений сторон на оказание и получение услуги по перевозке (п. 20 Постановления 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», далее – Постановление о перевозке) [37].

Так, «в решении Арбитражного суда Ивановской области от 30.08.2018 по делу № А17-1222/2018 суд признал наличие договорных отношений по перевозке груза между истцом и ответчиком на основании подписанного сторонами без разногласий и скрепленного печатями договора-заявки, а

также принятия указанным в нем водителем груза к перевозке по товарной накладной» [46].

В другом деле, рассмотренном Арбитражным судом Белгородской области, суд установил «факт заключения договора между экспедитором и перевозчиком на основании нотариально удостоверенной электронной переписки, в ходе которой экспедитор направил на электронный адрес заказчика данные водителя и копии его документов, сведения об автомобиле, реквизиты для оплаты стоимости перевозки, а также подписанную транспортную заявку» [44].

Такой подход был перенят из международной практики (ст. 4 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов по дорогам), поскольку позволяет участникам реализовать свои права и интересы в ситуациях, поскольку утрата документов приводила бы к трансформации изначально заключенного договора в незаключенный., а также при возникновении разногласий по отдельным условиям перевозки при общем согласии оказать и получить данную услугу.

В Постановлении Девятого арбитражного апелляционного суда от 02.05.2024 N 09АП-8875/2024 по делу N А40-118386/2023 было отмечено, что «гарантийные письма грузополучателей не являются договором между перевозчиком и стороной по договору перевозки по смыслу п. 15 Правил N 245 и ст. 785 ГК РФ, а выражают только отказ написавших их лиц от предъявления претензий к перевозчику об уплате пени за просрочку доставки груза, что не свидетельствует об отсутствии просрочки доставки груза по спорным накладным и не лишает грузоотправителя права на взыскание пени по ст. 97 УЖТ РФ» [35].

При защите своих интересов грузоперевозчик может ссылаться на некорректность сведений, предоставленных грузоотправителем. Так, в ситуациях, когда перевозка груза причинила вред грузоперевозчику, он вправе взыскать размер причиненного вреда с грузоотправителя, ссылаясь на сокрытие необходимых для перевозки данных (п. 21 Постановления 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»).

Процедура оформления транспортной накладной предусматривает составление данного документа в трех экземплярах (оригиналах) на одну или несколько партий груза, перевозимых на одном транспортном средстве, для грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика соответственно, если иной порядок не согласован сторонами. Однако, принимая во внимание сложившуюся практику делового оборота, целесообразно составлять четыре экземпляра транспортной накладной.

Применительно к договору перевозки грузов, в качестве существенных условий в научной литературе называются: «предмет договора (вид, количество, характеристики груза), пункты отправления и назначения, сроки доставки, провозная плата и порядок расчетов, а также иные условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение» [14, с. 68].

В судебной практике нет единого подхода к определению существенных условий договора перевозки грузов. Суды исходят из того, что к существенным относятся условия, которые стороны должны согласовать для заключения договора, а также те, на которых настаивает одна из сторон (абз. 2 п. 1 ст. 432 ГК РФ).

Так, в одном из дел суд признал, что существенными условиями договора перевозки являются предмет (вид груза, его количество, объем), пункт отправления и назначения, а также срок доставки [39]. В другом деле суд указал, что к существенным условиям относятся также размер провозной платы и порядок расчетов [40]. Также суды признают в качестве существенных условий рассматриваемого договора: наименование грузоотправителя, характер груза, его объем (вес), пункт назначения, грузополучатель, потребность заказчика в дополнительных услугах [42].

Несоответствие сторонами существенных условий договора является

основанием для признания договора незаключенным. Так, ИП Павлова А.И. обратилась в Арбитражный суд Московской области с исковым заявлением к ИП Тучкова А.В. о взыскании стоимости поврежденного (испорченного) груза в размере 3 518 645 руб., предоплаты за перевозку груза в размере 249 000 руб., стоимости экспертизы в размере 14 850 руб.

В суде истец не смогла доказать факт заключения между ней и ответчиком договора на перевозку груза, а также факт, что ИП Тучкова А.В. является лицом, в результате действий (бездействия) которой возник ущерб, поскольку из ТТН от 24.03.2021 N 1030 грузоотправителем спорного груза является ООО "СБГАгротехсервис", которое выдало доверенность от 24.03.2021 N 2805 Сафарову С.С.о. на получение материальных ценностей по указанной накладной, при этом из акта экспертизы от 06.04.2021 следует, что водителем транспортного средства, которое указано в накладной от 24.03.2021 N 1030, являлся Сарафанов Р.Ю., между тем доказательств выдачи доверенностей ИП Тучковой А.В. и ИП Павловой А.И. на имя Сафарова С.С.о. и Сарафанова Р.Ю. не представлено, в связи с чем ИП Павловой А.И. не доказан факт того, что перевозка осуществлялась ИП Тучковой А.В., поэтому отказали в удовлетворении первоначальных исковых требований.

Кроме того, судами установлено, что из переписки ИП Павловой А.И. с Сафаровым С.С.о. посредством мессенджера "Whatsapp" следует, что последний не был знаком с ИП Тучковой А.В., денежные средства от нее не получал.

При этом представленные в обоснование оплаты услуг чеки по операциям "Сбербанк Онлайн" не свидетельствуют о перечислении денежных средств ИП Тучковой А.В. в соответствии с заявкой на перевозку груза от 23.03.2021 N 92А, а свидетельствуют о переводе денежных средств иным неустановленным лицам. Кроме того, чеки по операциям "Сбербанк Онлайн" не позволяют установить отправителя денежных средств.

Иных доказательств того, что оплата по заявке N 92А от 23.03.2021 произведена исполнителю либо указанным им лицам, ИП Павловой А.И.

истицей не было представлено.

В результате рассмотрения спора истцу в удовлетворении требований было отказано [31].

В ряде случаев суды признавали договор перевозки заключенным, даже если в нем не были согласованы все эти условия, но они содержались в письменной заявке (заказе) на перевозку грузов [41]. Такой подход основан на том, что при акцепте заявки (заказа) у перевозчика возникает обязанность подать транспортное средство в согласованный срок и место, а у грузоотправителя – обязанность подготовить груз к загрузке.

Таким образом, судебная практика свидетельствует об отсутствии единого подхода к определению существенных условий договора перевозки грузов. Вместе с тем суды исходят из необходимости согласования сторонами как минимум условий о предмете, пункте отправления и назначения, а также сроке доставки груза. Отсутствие этих условий может повлечь признание договора незаключенным либо наступление неблагоприятных последствий для одной из сторон.

В доктрине высказывается мнение, что перечень существенных условий договора перевозки грузов не является исчерпывающим и может быть расширен сторонами договора. Так, Е.А. Суханов отмечает, что стороны могут согласовать в договоре и иные условия, которые они считают существенными, например, условия о порядке погрузки-разгрузки, об ответственности сторон и т.д. [49, с. 510]. Аналогичной позиции придерживается и А.Г. Калпин, указывая, что стороны вправе включить в договор перевозки грузов любые условия, которые они считают необходимыми [19, с. 112].

Таким образом, можно сделать вывод, что перечень существенных условий договора перевозки грузов, установленный в законодательстве, не является исчерпывающим. Стороны вправе по своему усмотрению определять иные условия, которые они считают существенными для данного договора.

Для надлежащего согласования предмета договора перевозки конкретного груза, сторонам надлежит указать в соответствующей транспортной накладной нижеследующие сведения:

- вид груза, его наименование (в соответствии с разделом 3 транспортной накладной);
- вес груза (ч. 1, 2 ст. 12 УАТ, разд. 3, 8 транспортной накладной);
- объем (разд. 3 транспортной накладной);
- количество перевозимого груза (разд. 3 транспортной накладной);
- условия перевозки (разд. 8 транспортной накладной).

Пункты отправления и назначения также должны быть четко определены в договоре (транспортной накладной). Согласно ст. 15 Устава автомобильного транспорта, грузоотправитель обязан указать точные адреса пунктов отправления и назначения. Несоблюдение данного требования может повлечь отказ перевозчика от принятия груза к перевозке.

Сроки доставки груза являются существенным условием договора перевозки. В случае если стороны не согласовали данное условие, применяются сроки, установленные законодательством: в городском и пригородном сообщении – 1 сутки, в междугородном сообщении – из расчета 1 сутки на каждые 300 км расстояния перевозки (п. 64 ППГАТ).

Провозная плата и порядок расчетов также относятся к существенным условиям договора перевозки грузов. Стороны вправе согласовать авансовый, постоплатный или смешанный порядок расчетов. Если перевозка осуществляется транспортом общего пользования, провозная плата устанавливается на основании утвержденных тарифов (п. 2 ст. 790 ГК РФ).

Таким образом, проведенный анализ позволяет сделать вывод, что перечень существенных условий договора перевозки грузов, установленный в законодательстве, не является исчерпывающим. Стороны вправе по своему усмотрению определять иные условия, которые они считают существенными для данного договора. При этом, согласование существенных условий, таких как предмет договора, пункты отправления и назначения, сроки доставки,

провозная плата и порядок расчетов, имеет ряд особенностей, обусловленных спецификой правового регулирования грузоперевозок.

2.2 Ответственность участников отношений по договору перевозки грузов

Ответственность за нарушение обязательств, возникающих из договора грузоперевозки, регламентируется положениями ГК РФ, а также специальными нормативными правовыми актами, такими как транспортные уставы и кодексы. Вместе с тем, принцип свободы договора, предоставляет сторонам правомочие по установлению в договоре перевозки специальных условий об ответственности, не противоречащих императивным нормам действующего законодательства (п. 1 ст. 793 ГК РФ).

В частности, договором перевозки может быть предусмотрена ответственность перевозчика за невывоз груза по его вине. В случае отсутствия соответствующего условия в договоре, подлежат применению положения ч. 1 ст. 34 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (УАТ), в соответствии с которыми грузоотправитель вправе требовать от перевозчика уплаты штрафа в размере 20 процентов провозной платы, а также возмещения причиненных убытков в порядке, установленном статьей 15 ГК РФ.

«Разрешая спор по существу, исследовав и оценив доводы сторон и представленные в дело доказательства в соответствии с требованиями статей 67, 68, 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, руководствуясь положениями статей 309, 310, 330, 333, 785, 792 Гражданского кодекса Российской Федерации, статей 20, 29, 33, 97 Федерального закона №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2013, Правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, утвержденными приказом Минтранса России от 07.08.2015

№245, Правилами приема грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденных Приказом Минтранса России от 07.12.2016 №374, признав доказанным факт нарушения ответчиком принятых на себя обязательств по своевременной доставке перевозимых грузов и документальное его подтверждение, проверив представленный истцом расчет пени и установив, что при перевозке грузов по части спорных накладных сроки доставки груза подлежали увеличению ввиду необходимости устранения, возникшей в пути следования, коммерческой неисправности вагонов, указанных в иске, суды первой и апелляционной инстанций пришли к выводу об обоснованности исковых требований в части на сумму 67 470 руб. 30 коп., установив, при этом, что указанная сумма неустойка явно несоразмерна последствиям нарушения ответчиком своих обязательств по контракту, применив положения статьи 333 ГК РФ, удовлетворили исковые требования в размере 45 000 руб.» [33].

Аналогичным образом, договором перевозки может быть «установлена ответственность перевозчика за несвоевременное предоставление транспортного средства или контейнера. При отсутствии соответствующего условия в договоре, подлежат применению нормы ч. 3 ст. 34 УАТ, предусматривающие право грузоотправителя требовать от перевозчика уплаты штрафа в размере 5 процентов провозной платы (при перевозке в городском или пригородном сообщении) или 1 процента среднесуточной провозной платы (при перевозке в междугородном сообщении), а также возмещения причиненных убытков в порядке статьи 15 ГК РФ» [29, с. 85].

В одном деле перевозчик произвел перерасчет платежей за перевозку светлых нефтепродуктов, удержав оплату за перевозку партии нефтепродуктов на основании выявленной недостачи. Перевозчик оспорил перерасчет.

«Суды установил, что объем и сроки оказания услуг по перевозке нефтепродуктов подтверждены представленными в материалы дела доказательствами, в том числе счетами-фактурами, выставленными на основании договоров, передаточными документами и выдержками из

реестров оказанных услуг за спорный период; после получения извещений о проведении зачета встречных требований Общество заявило возражения, ссылаясь на отсутствие своей вины во вмененных ему нарушениях условий договоров; при обнаружении недостачи нефтепродуктов Компания предусмотренную условиями договоров процедуру не соблюла, трехстороннего совещания не созвала, к грузоотправителю с претензией или за разъяснениями причин недостачи не обращалась (доказательства обратного в материалы дела не представлены).

Как отмечено судами, в ходе комиссионного слива было установлено, что обнаруженный изначально недолив является причиной некорректно снятых шифт-отчетов до слива; после проведения комиссионного слива недовоз уже не был зафиксирован. Доказательств наличия каких-либо остановок в процессе перевозок ответчик не представил, притом, что за все время действия договоров от Компании не поступило информации о том, что она не имеет доступ к системе мониторинга либо к камерам, установленным на транспортных средствах.

Отклоняя доводы Компании о правомерности зачетов, суды обратили внимание, что обоснованность ее заявлений о зачете не доказана, поскольку не доказан состав заявленных к зачету убытков, а именно наличие вины Общества, причинно-следственная связь между действиями перевозчика и размером убытков. Компанией не предоставлено документов, подтверждающих размер убытков, а также то, как убытки были обнаружены и рассчитаны. При этом, процедура фиксации недостачи нарушена, что лишает полученные при таком положении доказательства признака достоверности» [34]. В иске перевозчику было отказано, последующие инстанции поддержали решение нижестоящих судов.

Необходимо отметить, что п. 2 ст. 793 ГК РФ и ст. 37 УАТ устанавливают «императивный запрет на ограничение или устранение ответственности перевозчика, предусмотренной законом. Следовательно, включение в договор перевозки условий, ограничивающих ответственность

перевозчика, не будет иметь юридической силы и может быть признано недействительным в судебном порядке по требованию грузоотправителя или грузополучателя. Данный подход обусловлен сущностью услуг по перевозке груза, которая заключается в транспортировке груза в определенное место и обеспечении его сохранности до момента выдачи уполномоченному лицу, что было подчеркнуто в п. 19 Постановления Пленума ВС РФ о перевозке» [13, с. 63].

О.Е. Романов выделяет актуальную проблему правоприменительной практики, связанный с распределением ответственности между перевозчиками в прямом смешанном сообщении [48, с. 12]. Не вызывает вопроса право грузоперевозчика, выдавшего груз и несущего ответственность за его задержку на право иска к перевозчику, по чьей вине произошла задержка, однако пропорциональность ответственности перевозчиков должна решаться в каждом случае отдельно. Так, суд в решении отметил, что размер ответственности рассчитывается с учетом вины каждого перевозчика, т.е. срока просрочки на каждом этапе перевозки груза [32]. Интересно в этом плане, что ответственность за недостачу или повреждение груза несет тот перевозчик в цепочке, на транспорте которого и произошло нарушение интересов грузоотправителя [48, с. 12].

Что касается ответственности грузоотправителя, то договором перевозки может быть предусмотрена его ответственность за непредъявление груза к перевозке. В отсутствие соответствующего условия в договоре, подлежат применению положения ч. 1 ст. 35 УАТ, в соответствии с которыми перевозчик вправе требовать от грузоотправителя уплаты штрафа в размере 20 процентов провозной платы, а также возмещения причиненных убытков в порядке статьи 15 ГК РФ.

А.С. Кулагина отмечает важность предоставления грузоотправителем достоверных сведений перевозчику [24, с. 20], поскольку отклонение реальных параметров груза и заявленных в накладной дают право перевозчику взыскать с грузоотправителя неустойку согласно ст. 98 УЖТ.

Однако суд второй инстанции отметил, что для взыскания неустойки разница должна быть существенной, более 1% от общей массы груза [30]

Возвращение грузоотправителем контейнеров, непригодных для дальнейшего использования влечет для него обязанность возместить убытки по восстановлению пригодности контейнеров. Так, суд удовлетворил иск ООО «Трансойл», который после выгрузки клиентом груза обнаружил коммерческие и технические неисправности контейнеров [47].

Кроме того, договором перевозки может быть установлена ответственность грузоотправителя за неиспользование поданных транспортных средств или контейнеров не по причине их непригодности. При отсутствии соответствующего условия в договоре, подлежат применению нормы ч. 4 и 7 ст. 35 УАТ, предусматривающие право перевозчика требовать от грузоотправителя уплаты штрафа в размере 5 процентов провозной платы (при перевозке в городском или пригородном сообщении) или одного процента среднесуточной провозной платы (при перевозке в междугородном сообщении). В случае задержки (простоя) специализированных транспортных средств размер штрафа увеличивается в два раза в соответствии с ч. 5 ст. 35 УАТ. Так, суд удовлетворил иск ООО «КНГК-АЗС» и присудил 309 тыс.рублей за задержку возврата цистерн, предназначенных для временного хранения нефтепродуктов [45].

Наконец, договором перевозки может быть предусмотрена ответственность грузоотправителя за просрочку оплаты по договору. Вместе с тем, п. 1 ст. 794 ГК РФ и ст. 36 УАТ устанавливают «основания освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности за неисполнение своих обязательств. К таким основаниям относятся обстоятельства непреодолимой силы, иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения), военные действия, временные ограничения или запрет движения транспортных средств по автомобильным дорогам, а также иные не зависящие от перевозчика причины» [25].

Таким образом, ответственность за нарушение обязательств по договору перевозки грузов устанавливается императивно нормами ГК РФ, транспортных уставов и кодексов. Даже если условия об ограничении ответственности удастся включить в договор, то грузоотправитель (клиент) сможет добиться признания такого условия недействительным в суде, но сделать это целесообразно до того, как сделка будет исполнена полностью или частично.

Итак, во второй главе исследования были рассмотрены особенности договора перевозки грузов, включая анализ существенных условий данного вида договора и специфику ответственности его участников.

Во-первых, проведенный анализ позволяет сделать вывод, что договор перевозки грузов не требует обязательного оформления в виде единого документа, подписанного обеими сторонами. Законодательство предусматривает специальный порядок заключения данного договора, согласно которому достаточно принятия перевозчиком заказа грузоотправителя к исполнению или заявки грузоотправителя при наличии договора об организации перевозок грузов. При этом составление и выдача транспортной накладной с отметкой о принятии груза к перевозке служат подтверждением заключения договора перевозки груза.

Анализ научной литературы и судебной практики показал, что перечень существенных условий договора перевозки грузов, установленный в законодательстве, не является исчерпывающим.

Стороны вправе по своему усмотрению определять иные условия, которые они считают существенными для данного договора. При этом согласование таких существенных условий, как предмет договора, пункты отправления и назначения, сроки доставки, провозная плата и порядок расчетов, имеет ряд особенностей, обусловленных спецификой правового регулирования грузоперевозок. Во-вторых, особое внимание в данном разделе исследования было уделено вопросам императивной ответственности участников отношений по договору перевозки грузов.

Учитывая разнообразие относительно применяемых терминов за просрочку доставки грузов (в транспортном законодательстве используются равнозначно термины «штраф» и «пеня») целесообразно привести к единообразному подходу нормативные акты, что позволит более точно квалифицировать правовые действия участников перевозочных отношений. С учетом сказанного считаем необходимым в нормативных актах, посвященных различным видам перевозки в качестве меры ответственности за нарушение сроков доставки груза предусмотреть применение «пени», как более точного определения понятия ответственности перевозчика.

Также целесообразно пересмотреть состав нормативных актов в сфере транспортировки грузов на предмет зарегулированности, поскольку современное перевозочное законодательство содержит значительное количество актов, дублирующих друг друга, это вносит путаницу и осложняет квалификацию отношений перевозки.

Глава 3 Правовое регулирование договора перевозки пассажиров

3.1 Элементы договора перевозки пассажиров

Договор перевозки пассажиров, являясь одним из ключевых институтов транспортного права, регламентирует правоотношения, возникающие между перевозчиком и пассажиром, и включает в себя ряд существенных условий, неукоснительное соблюдение которых является обязательным для обеих сторон. К таковым, в соответствии с действующим законодательством, относятся: «предмет договора, дата и время отправления и прибытия транспортного средства, пункты отправления и назначения, размер платы за перевозку, а также иные условия, предусмотренные транспортными уставами и кодексами» [5, с. 10].

В рамках гражданско-правовых отношений, возникающих при заключении договора перевозки пассажира, центральное место занимает его предмет, который, согласно действующему законодательству, представляет собой «комплекс действий перевозчика по транспортировке пассажира и его багажа определенным видом транспорта в согласованный пункт назначения с последующей выдачей багажа уполномоченному лицу» [11, с. 547]. Примечательно, что в зависимости от специфики транспортного средства, под багажом может пониматься и автомобиль, что закреплено в статье 180 КТМ РФ. «Детализация существенных условий договора перевозки пассажира для различных видов транспорта регламентируется специальным законодательством» [11, с. 547].

Отмечается, что «права и обязанности сторон договора перевозки пассажиров, составляющие содержание данного договора, регламентированы положениями ГК РФ, а также специальными нормами транспортного законодательства. Так, в соответствии со ст. 786 ГК РФ, пассажиры имеют право на бесплатный или льготный провоз детей, бесплатный провоз ручной

клады, а также провоз багажа в соответствии с установленными перевозчиком тарифами» [11, с. 548].

В данном случае возникает вопрос относительно приобретения билета организацией для сотрудников компании, поскольку в данном случае услуга оказывается работодателю, выступающему профессиональным участником отношений перевозки, а затем физическому лицу - потребителю услуги, также законодатель не решает вопрос статуса пассажира при приобретении им билета в командировке, поскольку в данном случае перевозка направлена на решение трудовых отношений и исполнения должностных обязанностей, но не личных нужд, что является основанием для применения законодательства о защите прав потребителей

Более детальная регламентация прав пассажиров содержится в транспортных уставах и кодексах, регулирующих перевозки различными видами транспорта. В частности, «на морском и воздушном транспорте пассажиры вправе бесплатно перевозить одного ребенка в возрасте до двух лет без предоставления отдельного места, а также детей в возрасте до 12 лет по льготному тарифу с предоставлением отдельных мест (ст. 181 КТМ РФ, ст. 106 ВК РФ)» [12, с. 107]. На железнодорожном и внутреннем водном транспорте предусмотрен «бесплатный провоз одного ребенка в возрасте до 5 лет без предоставления места, а также провоз детей в возрасте до 10 лет по льготному тарифу (ст. 83 Устава железнодорожного транспорта РФ, ст. 100 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ)» [12, с. 107]. В городском и пригородном сообщении на автомобильном транспорте дети в возрасте до 7 лет перевозятся бесплатно без предоставления отдельных мест.

«Основной обязанностью перевозчика является своевременная доставка пассажира и его багажа в пункт назначения. Кроме того, на перевозчика возлагается обязанность по предоставлению достоверной информации о месте и времени отправления транспортного средства (расписании), а также предоставлению места в соответствии с приобретенным билетом» [25, с. 63].

Пассажир, заключая договор перевозки с перевозчиком принимает на себя ряд обязательств, прежде всего, обязанность оплатить предоставленную услугу, а также неочевидные правила, которые он обязуется исполнять при получении услуги. Так, пассажир обязан бережно относиться к имуществу собственника, т.е. транспортному средству, объектам инфраструктуры, в противном случае он будет обязан возместить ущерб причиненный материальным интересам перевозчика либо иного собственника транспортного средства. При получении услуги пассажир также обязан соблюдать правила перевозки, например, не употреблять алкоголь, если это запрещено перевозчиком, поместить перевозимое животное в специальную сумку-перевозку и т.д.

Существенным условием договора перевозки пассажира является «срок, в течение которого пассажир и его багаж должны быть доставлены в пункт назначения. Данный срок определяется транспортными уставами, а при отсутствии нормативно установленных сроков – договором перевозки в качестве разумного» [49, с. 310].

Если перевозчик осуществляет не разовые, а регулярные перевозки с определенной периодичностью, то «применительно к регулярным перевозкам пассажиров на маршрутах общественного транспорта, осуществляемым на постоянной основе, разрабатывается специальное расписание, с которым пассажиры могут ознакомиться на официальных сайтах перевозчика, в средствах массовой информации, а также в местах продажи билетов, на автовокзалах и остановочных пунктах» [49, с. 310].

Форма договора перевозки пассажира регулируется общими положениями ГК РФ о форме сделок и может быть как устной, так и письменной. Заключение договора удостоверяется билетом, а сдача багажа – багажной квитанцией, что закреплено в п. 2 ст. 786 ГК РФ, ст. 179 КТМ РФ и ст. 82 УЖДТ. «Примечательно, что на внутреннем водном транспорте при осуществлении перевозок по экскурсионно-прогулочным и туристским маршрутам вместо билета могут выдаваться путевка или билет на перевозку

группы пассажиров, что регламентировано ст. 97 КВВТ РФ. Форма перевозочного документа устанавливается в порядке, закрепленном транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 786 ГК РФ, ст. 82 УЖДТ, ст. 20 УАТ, ст. 105 ВК РФ, ст. 97 КВВТ РФ, ст. 179 КТМ РФ)» [49, с. 310].

В современной юридической науке продолжается активная дискуссия относительно правовой природы обязательства по перевозке багажа в контексте договора перевозки пассажира. Данная проблематика приобретает особую актуальность в свете развития транспортного законодательства и усложнения правоотношений в сфере пассажирских перевозок. Анализ научной литературы последних лет позволяет выделить несколько основных подходов к определению правовой сущности обязательства по перевозке багажа.

Ряд ученых рассматривают договор перевозки багажа как самостоятельную договорную конструкцию. Для такой квалификации существуют следующие основания:

- перевозка багажа технически происходит отдельно от пассажира (как правило, багаж перемещается на том же транспортном средстве, что и его владелец, но отдельно, однако имеют место случаи, когда багаж перевозится другим транспортным средством в связи с логистическими сложностями или спецификой);
- нормативное регулирование перевозки багажа представляет собой отдельный комплекс норм, не связанный с перевозкой пассажира;
- порядок заключения и реализации отношений по перевозке пассажира и багажа различается, так, перевозка пассажира как гражданско-правовое отношение начинается с момента устного соглашения сторон, их волеизъявления, тогда как перевозка багажа является реальным отношением, т.е. права и обязанности сторон возникают с момента реальной передачи багажа от пассажира перевозчику или его представителю;
- документационное сопровождение отношений перевозки также

различно, в отношении перевозки пассажира действует проездной билет с данными о пассажире, а в отношении багажа действует багажная квитанция (отметим, что в отдельных видах перевозки перемещение и пассажира и его багажа обеспечивается одинаковыми провозными документами, так, проезд пассажира в городском автобусном транспорте и провоз им крупногабаритного багажа обеспечивается одинаковыми неименными билетами) [5, с. 39].

Оппонируя данной точке зрения, ученые квалифицируют провоз багажа, как дополнительную факультативную услугу, которая неотъемлема от основного обязательства – перевозки пассажира [12, с. 401].

Мы разделяем подход, по которому перевозка багажа является дополнительным по отношению к перевозке пассажира обязательством. Во-первых, несмотря на отдельные регулирование и техническую реализацию, перевозка багажа как «самостоятельная услуга не существует ни нормативно, ни фактически, поскольку перевозка багажа без перевозки пассажира квалифицируется как перевозка груза, применительно к которой действуют соответствующие нормы ГК РФ и транспортных уставов и кодексов. Во-вторых, реализуя свою основную обязанность по перевозке пассажира, перевозчик также принимает на себя обязательство перевезти переданный пассажиром багаж. Таким образом, обязательства перевозчика по отношению к пассажиру можно разделить на два вида, обязательство перевезти пассажира в соответствии с установленными нормами, а также перевезти его багаж, если таковой будет сдан пассажиром. В результате двух видов обязательств, перевозчик отвечает за сохранность и своевременность оказания услуги перевозки пассажира и его багажа» [7, с. 7].

Как было показано в данной главе исследования, права и обязанности сторон договора перевозки пассажира детально регламентированы общим и специальным транспортным законодательством. На отношения по перевозке пассажира действуют также нормы публичного права, обеспечивающие

реализацию социальных функций государства (например, предоставление права на льготный проезд).

Отношения по перевозке пассажира и багажа нормативно разделяются на основное обязательство и дополнительное. Выделение факультативно перевозки багажа объясняется техническими аспектами его перевозки, документационным обеспечением, реальным характером данных отношений, а также их второстепенным характером.

В результате проведенного исследования можно сделать следующие выводы. Договор перевозки можно охарактеризовать как обязательство по транспортировке пассажира и его багажа в пункт назначения с использованием того или иного вида транспорта. С точки зрения правовой природы, данный договор относится к категории договоров оказания услуг. Его отличительной особенностью является специфика перевозочной деятельности, которая, не создавая материального эффекта, тем не менее, удовлетворяет интересы и права граждан.

«Договор перевозки пассажиров обладает рядом существенных особенностей, среди которых следует выделить: во-первых, наличие специальных условий ответственности перевозчика перед пассажирами; во-вторых, возможность пассажира, помимо багажа, иметь при себе ручную кладь (которая в зависимости от вида транспорта может называться каютным багажом для морских судов или вещами, не сданными в багаж, для воздушных судов); в-третьих, специфику, связанную с возможностью совершения поездки несовершеннолетними детьми пассажира или перевозки домашних животных, что требует особого регулирования» [11, с. 352].

Важно подчеркнуть, что права и обязанности сторон договора перевозки пассажира подробно регламентированы специальным законодательством. Пассажир, имеет право требовать от перевозчика не только доставки его самого и его багажа в пункт назначения, но также пользуется рядом дополнительных привилегий. К таковым относятся право на перевозку детей на льготных условиях, что способствует поддержке

семей; возможность бесплатного провоза ручной клади в установленных пределах, что обеспечивает комфорт пассажира во время поездки; а также право на сдачу багажа к перевозке за плату по установленному тарифу. В свою очередь, основополагающей обязанностью пассажира является своевременная и полная оплата установленной платы за проезд и провоз багажа. Данное требование обеспечивает экономическую основу для осуществления перевозочной деятельности и поддержания качества предоставляемых услуг.

3.2 Проблемы ответственности по договору перевозки пассажиров

Исполнение обязательства представляет собой совершение действий (либо в соответствующих случаях воздержание от действий), составляющих содержание субъективных прав и обязанностей сторон [11, с. 308]. Традиционно исполнение обязательства рассматривается в юриспруденции как институт обязательственного права или как стадия реализации гражданско-правового обязательства [26, с. 150].

За неисполнение и ненадлежащее исполнение обязательства должник может быть привлечен к гражданско-правовой ответственности. На примере договора авиаперевозки рассмотрим специфику регулирования ответственности авиаперевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора воздушной перевозки пассажира и багажа.

Во-первых, ответственность за некачественно оказанную услугу (в случае неисполнения перевозчиком существенных условий договора перевозки, например, изменения в одностороннем порядке предусмотренного класса обслуживания, набора дополнительных услуг, предлагаемых при перевозке, сроков оказания услуги и т.п.). Наиболее частым нарушением договора авиаперевозки со стороны перевозчика является задержка рейса.

Задержкой рейса признается перерыв в воздушной перевозке по вине авиаперевозчика, который происходит, когда предполагаемое время вылета

и/или прибытия не выполняется по расписанию. Для пассажира задержка рейса нередко несет финансовые потери, связанные с опозданием на стыковочный рейс, отменой бронирования, потерей рабочего времени, дополнительными расходами на покупку билетов/оформления дополнительных услуг.

В соответствии с п. 99 Федеральных авиационных правил [43], при возникновении задержки рейса, исчисление времени ожидания начинается с момента, зафиксированного в билете (договоре авиаперевозки) как время отправления. Данное обстоятельство имеет существенное значение для определения прав пассажира, которые, согласно п. 2 ст. 108 ВК РФ, п. 227 Федеральных авиационных правил, а также п. 2 ст. 13 и ст. 15 Закона о защите прав потребителей, включают в себя следующие возможности:

Во-первых, пассажир вправе отказаться от авиаперелета, при этом авиаперевозчик обязан возратить полную стоимость приобретенного билета, независимо от того, имеет ли билет статус «невозвратного».

Во-вторых, пассажир может потребовать от авиакомпании возмещения убытков и компенсации морального вреда, возникших вследствие задержки рейса. «Для реализации данного права необходимо направить авиаперевозчику письменную претензию, содержащую обоснование и документальное подтверждение понесенных убытков. Следует отметить, что претензия должна быть предъявлена в аэропорту пункта отправления или назначения в течение шести месяцев со дня задержки рейса при внутренних воздушных перевозках, согласно п. 4 ст. 124 и пп. 4 п. 1 ст. 126 ВК РФ» [48, с. 101].

В-третьих, пассажир имеет право на взыскание штрафа с авиаперевозчика за просрочку доставки в пункт назначения. Размер штрафа, в соответствии со ст. 120 ВК РФ, составляет 25% установленного минимального размера оплаты труда (в тексте – МРОТ) за каждый час просрочки, при этом МРОТ для данных целей принимается равным 100 рублям.

В случае международных рейсов применяются правила, установленные международными соглашениями, ратифицированными Россией. В частности, согласно Монреальской конвенции, к которой присоединилась Россия, ответственность авиаперевозчика ограничена суммой 5346 специальных прав заимствования (п. 1 ст. 1186 ГК РФ, ст. 3 ВК РФ, ст. 19, п. 1 ст. 22, п. 1 ст. 23, ст. 24, ст. 55 Монреальской конвенции). Тем не менее, авиакомпания имеет право согласовать с пассажирами более высокий уровень своей ответственности, что, в соответствии со ст. 123 ВК РФ, будет определять размер ответственности перевозчика на основании данного соглашения.

Согласно пункту 99 Федеральных авиационных правил, в случае задержки рейса перевозчик обязан предоставить пассажирам ряд дополнительных услуг на безвозмездной основе. Эти услуги включают в себя:

- организацию хранения багажа, что особенно актуально при длительных задержках и позволяет пассажирам свободно перемещаться по территории аэропорта;
- предоставление комнат матери и ребенка для пассажиров с детьми до семи лет;
- обеспечение прохладительными напитками и средствами связи;
- предоставление горячего питания при задержке свыше четырех часов;
- размещение в гостинице при задержке более восьми часов днем или более шести часов ночью, включая транспортировку между аэропортом и местом размещения, что обеспечивает пассажирам возможность отдыха в комфортных условиях.

Ответственность авиакомпании не ограничивается только ситуациями с задержкой рейса. Согласно ст. 118 ВК РФ и пунктам 87 и 132 Правил, утвержденных Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82, перевозчик несет гражданско-правовую ответственность за сохранность багажа, принятого к перевозке в багажном отсеке воздушного судна. При этом важно

подчеркнуть, что зарегистрированный багаж пассажира должен перевозиться на том же воздушном судне, на котором следует сам пассажир, что минимизирует риски утери или задержки багажа.

Тот факт, что пассажир не обнаружил свой багаж по прибытии в аэропорт назначения, обуславливает применение мер по розыску багажа. Акт составляют в двух экземплярах – по одному для пассажира и для авиакомпании. В соответствии с положениями Федеральных авиационных правил (п. 154), авиаперевозчику предоставляется 21-дневный срок для осуществления поисковых мероприятий в отношении утраченного багажа, начиная с момента подачи пассажиром официального заявления о неполучении своего имущества.

В случае если предпринятые меры по розыску зарегистрированного багажа оказались результативными, авиакомпания обязуется незамедлительно уведомить об этом владельца и обеспечить бесплатную доставку найденного имущества в указанный пассажиром пункт назначения, будь то аэропорт или конкретный адрес.

Однако если по истечении установленного 21-дневного периода зарегистрированный багаж так и не был обнаружен, пассажир, являющийся законным владельцем утраченного имущества, приобретает право на получение материального возмещения, а также компенсации за причиненный моральный ущерб. Для реализации данного права пострадавшему лицу необходимо направить в адрес авиаперевозчика официальную претензию, содержащую подробное изложение обстоятельств инцидента и требования о возмещении понесенных убытков (п. 154 Федеральных авиационных правил; п. п. 1, 2 ст. 127 ВК РФ).

На размер компенсации за утрату багажа влияет его объявленная ценность. Пассажиры вправе оценить свой багаж перед вылетом – в этом случае владелец багажа должен оплатить специальный сбор (п. 126 Федеральных авиационных правил). Авиакомпании вводят особую процедуру объявления ценности в своих внутренних правилах. Например,

авиакомпания «Камчатское авиационное предприятие» устанавливает плату за багаж с объявленной ценностью в размере 10% от его стоимости и требует предъявить квитанции на вещи (чеки), которые пассажир взял с собой, если стоимость превышает 20 тысяч рублей. Авиакомпания «Ютэйр», со своей стороны, оставляет за собой право осмотреть багаж и определить, соответствует ли его стоимость заявленной владельцем – проверки чеков необходимы, если перевозчик не согласен с оценкой [28].

При осуществлении авиаперевозки пассажир имеет возможность декларировать ценность своего багажа, что существенно влияет на процедуру компенсации в случае его утраты. Следует отметить, что если пассажир воспользовался данной опцией, то при расчете ущерба будет учитываться заявленная им стоимость. В противном случае, согласно положениям Монреальской конвенции (п. 2 ст. 22, п. 1 ст. 23, ст. 24), компенсация ограничивается суммой, не превышающей 1288 специальных прав заимствования для международных рейсов. Что касается внутренних перевозок, то максимальная сумма возмещения составляет 600 рублей за килограмм багажа.

Важно подчеркнуть, что размер компенсации должен быть обоснован и доказан в судебном порядке, поскольку суд не удовлетворит необоснованно завышенные требования.

Таким образом, ответственность авиаперевозчика за утрату багажа с объявленной ценностью ограничивается заявленной суммой, в то время как при отсутствии декларации ценности компенсация не может превышать 600 рублей за килограмм веса багажа, согласно п. 1 ст. 119 Воздушного кодекса РФ. Необходимо отметить, что авиакомпании имеют право по согласованию с пассажирами устанавливать более высокий уровень ответственности, чем предусмотрено законодательством. В таких случаях размер компенсации определяется на основании достигнутого соглашения, что регламентируется ст. 123 ВК РФ РФ. Кроме того, следует учитывать, что в ситуациях, когда багаж утрачен или доставлен с существенной задержкой, пассажир вправе

требовать компенсацию морального вреда в соответствии со ст. 15 Закона о защите прав потребителей. Данное положение подчеркивает комплексный подход законодателя к защите интересов пассажиров и обеспечению справедливого возмещения в случае нарушения их прав при авиаперевозках.

В контексте темы исследования целесообразно также рассмотреть механизм возмещения имущественного вреда, причиненного перевозчиком.

Видами гражданско-правовой ответственности по основаниям возникновения являются: договорная (устанавливается законом и условиями договора; регламентируется гл. 25 ГК РФ и законодательством об отдельных видах договоров; применяется за нарушения обязательств по договору); внедоговорная (деликтная) (устанавливается только законом; регламентируется гл. 59-60 ГК РФ; применяется к правонарушителю, не состоящему в договорных отношениях с другой стороной).

Универсальный способ возместить вред в рамках как договорной, так и деликтной ответственности – возместить причиненные убытки. Этот способ применяют, когда причинен реальный ущерб, то есть уничтожено или повреждено имущество, а также чтобы компенсировать упущенную выгоду.

Основаниями гражданско-правовой ответственности служат: правонарушения (предусмотренные законом или договором); обстоятельства, не связанные с правонарушением конкретного лица (например, ответственность за действия третьих лиц (ст. 363 ГК РФ)).

Чтобы возложить ответственность на конкретное лицо, необходимо наличие в совокупности следующих четырех условий: противоправный характер действия/бездействия должника; наличие убытков у потерпевшей стороны, причинно-следственная связь, вина правонарушителя.

В зависимости от того, есть ли у события, которое помешало исполнить договор, оба признака, суд делает вывод о наличии/отсутствии форс-мажора.

Так, например, чрезвычайные и непреодолимые обстоятельства исключают ответственность за задержку рейса. Пассажир авиаперевозчика «Сибирь» направил иск в суд с требованием возмещение материального

ущерба, компенсации морального вреда и назначения штрафа за просрочку доставки пассажира. Он объяснил свои претензии тем, что рейс был задержан почти на девять часов. В результате он пропустил другой рейс, который должен был доставить его к месту проведения отпуска. В результате он прибыл в отель на сутки позже, и вместо семи дней его отпуск продлился только шесть. Авиакомпания сообщила, что рейс был отложен из-за плохих погодных условий. Неблагоприятные погодные условия были квалифицированы как форс-мажор, обстоятельства непреодолимой силы, в связи с чем иск был отклонен [1].

Что касается института гражданско-правовой ответственности перевозчика за ущерб пассажиру, причиненный утратой или повреждением багажа, то в данном случае показательным будет следующий пример из судебной практики. Так, 17 февраля 2022 г. Московский городской суд оставил в силе решение Измайловского районного суда, удовлетворившего требование пассажира о взыскании с авиакомпании «Аэрофлот – российские авиалинии» убытков, причиненных утерей багажа [2].

Суть спора: в июле 2019 г. пассажир следовал рейсом «Аэрофлота» по маршруту Тенерифе–Москва. При регистрации на рейс он сдал багаж, а по прилету в Москву обнаружил, что багаж был утерян. После неоднократных обращений к авиакомпании с требованием розыска багажа пассажир получил ответ о том, что розыск багажа оказался безрезультатным. Пассажир направил авиаперевозчику претензию на сумму, равную общей стоимости утраченных вещей, находившихся в багаже. По требованию авиакомпании пассажир также представил оригиналы чеков, подтверждающих сумму заявленных требований. Однако ущерб так и не был возмещен. Пассажир обратился за защитой своих прав в судебном порядке, попросив взыскать с перевозчика причиненный ущерб, проценты за пользование чужими денежными средствами, компенсацию морального вреда, а также расходы на оплату услуг представителя.

Суд первой инстанции, руководствуясь: ст. 333, п. 1 ст. 395, п. п. 1, 2 ст. 786, ст. 796 ГК РФ; ст. 3, п. 1 ст. 103, п. 3 ст. 119 ВК РФ; Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 июля 2019 г. № 24 «О применении норм международного частного права судами Российской Федерации» [36]; информацией Федерального агентства воздушного транспорта «Пересмотр пределов ответственности согласно Монреальской конвенции 1999 года»; ст. ст. 13, 15 Закона о защите прав потребителей – заявленные требования удовлетворил частично. Суд взыскал с перевозчика причиненный пассажиру ущерб, рассчитанный по правилам Монреальской конвенции пропорционально 1131 специальных прав заимствования. Суд также взыскал в пользу пассажира проценты за пользование чужими денежными средствами, компенсацию морального вреда и судебные расходы, однако снизил размер указанных требований. Дополнительным решением суд взыскал с перевозчика штраф за несоблюдение в добровольном порядке требований потребителя с применением ст. 333 ГК РФ.

Апелляционный суд согласился с выводами нижестоящей инстанции. Несмотря на возражения авиаперевозчика, суд признал нотариально заверенные переводы копии чеков, подтверждающие сумму причиненного ущерба, представленные пассажиром в материалы дела, надлежащим доказательством. По мнению суда, указание авиакомпании на то, что предметы, поименованные в чеках, приобретены пассажиром до поездки, не может свидетельствовать о том, что данные предметы в багаже не находились. Напротив, суд подчеркнул, что пассажир возвращался в Российскую Федерацию после туристической поездки, в которой данные предметы были приобретены.

Как видно, перевозчики берут на себя ответственность за утрату и порчу багажа, но для этого пассажиру необходимо:

- сохранять платежные документы (чеки) о покупке дорогостоящих вещей;
- багаж, сохранность которого особенно беспокоит пассажира,

сдавать к перевозке с объявленной ценностью.

Перевозчик при этом вправе осмотреть содержимое багажа, установить действительную его стоимость или отказать в приеме багажа к перевозке с объявленной ценностью.

Что касается ответственности за задержку рейса, стоит отметить, что у пассажира, рейс которого был задержан, есть право отказаться от поездки и вернуть средства, затраченные на покупку билета (при этом не имеет значения, был ли билет невозвратным) либо потребовать компенсации убытков, морального вреда и выплаты штрафа. В первом случае пассажир ставит отметку в посадочном талоне либо получает у сотрудника авиакомпании документ, которым подтверждается задержка рейса. После чего заявление на вынужденный возврат стоимости билета направляется в адрес авиаперевозчика с сопутствующими документами (фиксация факта задержки рейса).

Стоит подчеркнуть, что национальные и международные правила созвучны в вопросе освобождения авиаперевозчика от ответственности перед пассажиром. Так, по общему правилу, перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что задержка рейса была вызвана обстоятельствами непреодолимой силы (ст. 19 Монреальской конвенции, ст. 401 ГК РФ, ст. 120 ВК РФ).

Эти обстоятельства должны обладать признаками: чрезвычайности; непредотвратимости.

Чрезвычайность говорит об исключительности обстоятельств, наступление которых необычно в конкретных условиях. Непредотвратимость рассматривается в качестве ситуации, при которой любой другой участник гражданского оборота, который занимается аналогичной деятельностью, не мог бы избежать наступления обстоятельства непреодолимой силы или его последствий (если иное не предусмотрено законом). К примеру, стихийные бедствия или неблагоприятные погодные условия, военные конфликты и забастовки, ограничения перелетов по инициативе государства. Закрытие

границ из-за эпидемиологической обстановки – это тоже обстоятельство непреодолимой силы.

Для взыскания убытков, пассажир должен представить доказательства: наличия соглашения об авиаперевозке (авиабилет, платежные документы и т.д.); факта ненадлежащего исполнения авиаперевозчиком договора авиаперевозки; наличия и размера убытков; наличия причинно-следственной связи между нарушением со стороны авиаперевозчика и возникшими у пассажира убытками; соблюдения досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора.

Итак, в заключительной главе исследования были рассмотрены особенности правового регулирования договора перевозки пассажиров, включая анализ его существенных условий и специфику ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств. Проведенный анализ позволяет сделать ряд обобщающих выводов.

Во-первых, главное отличие договоров перевозки пассажиров в отсутствии единого документа, подписанного сторонами. Унифицированный договор перевозки может быть распечатан для ознакомления пассажиру по его желанию, также он может с ним ознакомиться в местах публикации, например, на официальном сайте компании-перевозчика.

Во-вторых, содержание договора перевозки пассажиров включает в себя комплекс взаимных прав и обязанностей сторон. Пассажир, как более слабая сторона в данных правоотношениях, наделяется рядом дополнительных гарантий, в том числе правом на льготный провоз детей, бесплатный провоз ручной клади, а также сдачу багажа к перевозке за плату по установленному тарифу.

В-третьих, ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки пассажиров регламентируется как общими нормами гражданского законодательства, так и специальными положениями транспортных уставов и кодексов.

Сочетание гражданско-правового и специального регулирования ответственности перевозчика обеспечивает достаточно высокий уровень защиты прав пассажиров, предоставляя им возможность взыскания как имущественного, так и морального вреда, а также применения штрафных санкций к перевозчику. Вместе с тем, проведенный анализ позволяет выявить ряд проблемных аспектов, требующих дальнейшего совершенствования правового регулирования.

Во-первых, остается актуальной проблема определения размера компенсации морального вреда, причиненного перевозчиком, поскольку действующее законодательство не содержит четких критериев для его расчета.

Во-вторых, требует дополнительной проработки вопрос об ответственности перевозчика за нарушение прав пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, которые зачастую сталкиваются с проблемами при оказании им транспортных услуг. Решение указанных проблем, на наш взгляд, должно осуществляться по нескольким направлениям. Следует законодательно закрепить конкретные критерии для определения размера компенсации морального вреда, причиненного перевозчиком, с учетом специфики транспортной деятельности. Необходимо усилить гарантии реализации прав пассажиров с ограниченными возможностями здоровья при оказании им транспортных услуг, в том числе путем установления более строгих требований к перевозчикам в части обеспечения доступности и качества обслуживания данной категории пассажиров. Реализация указанных мер будет способствовать дальнейшему совершенствованию правового регулирования ответственности перевозчика за неисполнение/ненадлежащее исполнение обязательств по договору, а также повышению уровня защищенности прав и законных интересов пассажиров как более слабой стороны в данных правоотношениях.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать ряд важных выводов относительно правового регулирования отношений в рамках договора перевозки.

Правовое регулирование отношений в сфере перевозки в российском гражданском праве характеризуется выраженным многообразием источников права. Нормы, содержащиеся в главе 40 ГК РФ, носят преимущественно бланкетный и дефинитивный характер, устанавливая лишь общие положения, регламентирующие перевозку на территории страны, и отдавая приоритет в детальной регламентации данного института специальному законодательству, способному в полной мере отразить специфику перевозки в зависимости от используемого вида транспорта.

Таким образом, российское законодательство предусматривает многообразие видов договоров перевозки, которые можно классифицировать по различным основаниям. Самым простым и очевидным является разделение договоров по видам транспорта, однако такой подход представляется не оптимальным, поскольку не учитывает специфику перевозки грузов и пассажиров, более того, увеличение количества транспортных средств может создавать неразбериху в таком способе классификации.

Более точной следует назвать классификацию по составу участников договора, по дальности перевозки, по наличию или отсутствию необходимости пересадки (прямое и смешанное сообщение). Данная классификация отражает особенности организации перевозочного процесса и имеет значение для определения ответственности каждого из его участников.

Представляется, что работа по направлению группировки и классификации договоров перевозки должна вестись по направлению защиты прав участников пассажирских перевозок. Учитывая, что в договоре перевозки пассажиров перевозчик занимает доминирующее положение, что

обуславливает необходимость установления специальных гарантий защиты прав пассажиров как более слабой стороны.

В настоящее время нормы о правах физического лица, выступающего пассажиром, разбросаны по многочисленным специализированным актам, защита своих интересов по результатам некачественно оказанной услуги, представляется сложной и запутанной, и мало доступной для обычного гражданина. Выделение и группировка норм, касающихся непосредственной перевозки пассажиров различными видами транспорта, позволят создать прозрачное правовое поле со схожими условиями и требованиями к действиям сторон.

Субъектный состав договора перевозки грузов представляет собой многоуровневую систему участников, каждый из которых выполняет специфические функции и несет ответственность за надлежащее исполнение своих обязательств. Эффективное взаимодействие между перевозчиком, отправителем, получателем, экспедитором и владельцем транспортной инфраструктуры является необходимым условием для обеспечения стабильности и безопасности грузовых перевозок, а также для защиты прав и законных интересов всех участников транспортных правоотношений.

Перечень существенных условий договора перевозки грузов, установленный в законодательстве, не является исчерпывающим. Стороны вправе по своему усмотрению определять иные условия, которые они считают существенными для данного договора. При этом, согласование существенных условий, таких как предмет договора, пункты отправления и назначения, сроки доставки, провозная плата и порядок расчетов, имеет ряд особенностей, обусловленных спецификой правового регулирования грузоперевозок.

Ответственность грузоперевозчика за некачественно оказанную услугу по перевозке груза носит императивный характер и не может быть ограничена или исключена волей сторон. Как правило, нарушение договора перевозки груза связано с нарушением сроков, утерей груза или его порчей.

Встречное обязательство грузоотправителя может быть связано с причинением ущерба грузоперевозчику в связи с предоставлением недостоверных сведений, касающихся перевозимого груза (его опасности, технических параметров и т.д.).

Перевозка пассажиров имеет свои особенности, учитывая, с одной стороны, социальную значимость данного вида деятельности, его масштабы, а также незащищенное положение физического лица как участника отношений. В связи с этим на отношения по перевозке помимо диспозитивных норм гражданского законодательства, действуют нормы публичного права, связанные с защитой пассажира как потребителя услуги, а также с предоставлением различных льгот пассажирам отдельных категорий, например, многодетным семьям, инвалидам и т.д.

Неотъемлемой частью отношений по перевозке пассажира, является перевозка багажа. Считаем, что перевозка багажа является дополнительным по отношению к перевозке пассажира обязательством. Во-первых, несмотря на отдельные регулирование и техническую реализацию, перевозка багажа как самостоятельная услуга не существует ни нормативно, ни фактически, поскольку перевозка багажа без перевозки пассажира квалифицируется как перевозка груза, применительно к которой действуют соответствующие нормы ГК РФ и транспортных уставов и кодексов. Во-вторых, реализуя свою основную обязанность по перевозке пассажира, перевозчик также принимает на себя обязательство перевезти переданный пассажиром багаж. Таким образом, обязательства перевозчика по отношению к пассажиру можно разделить на два вида, обязательство перевезти пассажира в соответствии с установленными нормами, а также перевезти его багаж, если таковой будет сдан пассажиром. В результате двух видов обязательств, перевозчик отвечает за сохранность и своевременность оказания услуги перевозки пассажира и его багажа.

Регулирование ответственности перевозчика за неисполнение/ненадлежащее исполнение обязательств по договору

перевозки пассажира и багажа характеризуется комплексным подходом, сочетающим нормы гражданского законодательства об ответственности за нарушение обязательств и специальные положения транспортного законодательства. Данный подход обеспечивает достаточно высокий уровень защиты прав пассажиров, предоставляя им возможность взыскания как имущественного, так и морального вреда, а также применения штрафных санкций к перевозчику.

Вместе с тем, проведенный анализ позволяет выявить ряд проблемных аспектов, требующих дальнейшего совершенствования правового регулирования.

Во-первых, остается актуальной проблема определения размера компенсации морального вреда, причиненного перевозчиком, поскольку действующее законодательство не содержит четких критериев для его расчета.

Во-вторых, требует дополнительной проработки вопрос об ответственности перевозчика за нарушение прав пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, которые зачастую сталкиваются с проблемами при оказании им транспортных услуг.

Учитывая разнообразие относительно применяемых терминов за просрочку доставки грузов (в транспортном законодательстве используются равнозначно термины «штраф» и «пени») целесообразно привести к единообразному подходу нормативные акты, что позволит более точно квалифицировать правовые действия участников перевозочных отношений. С учетом сказанного считаем необходимым в нормативных актах, посвященных различным видам перевозки в качестве меры ответственности за нарушение сроков доставки груза предусмотреть применение «пени», как более точного определения понятия ответственности перевозчика.

Решение указанных проблем, на наш взгляд, должно осуществляться по нескольким направлениям.

Во-первых, следует законодательно закрепить конкретные критерии для определения размера компенсации морального вреда, причиненного перевозчиком, с учетом специфики транспортной деятельности.

Во-вторых, необходимо усилить гарантии реализации прав пассажиров с ограниченными возможностями здоровья при оказании им транспортных услуг, в том числе путем установления более строгих требований к перевозчикам в части обеспечения доступности и качества обслуживания данной категории пассажиров.

Учитывая разнообразие относительно применяемых терминов за просрочку доставки грузов (в транспортном законодательстве используются равнозначно термины «штраф» и «пеня») целесообразно привести к единообразному подходу нормативные акты, что позволит более точно квалифицировать правовые действия участников перевозочных отношений. С учетом сказанного считаем необходимым в нормативных актах, посвященных различным видам перевозки в качестве меры ответственности за нарушение сроков доставки груза предусмотреть применение «пени», как более точного определения понятия ответственности перевозчика.

Также целесообразно пересмотреть состав нормативных актов в сфере транспортировки грузов на предмет зарегулированности, поскольку современное перевозочное законодательство содержит значительное количество актов, дублирующих друг друга, это вносит путаницу и усложняет квалификацию отношений перевозки.

Реализация указанных мер будет способствовать дальнейшему совершенствованию правового регулирования ответственности перевозчика за неисполнение/ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки пассажира и багажа, а также повышению уровня защищенности прав и законных интересов пассажиров как более слабой стороны в данных правоотношениях.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Апелляционное определение Автозаводского районного суда г. Нижний Новгород по делу по делу № 2-188/2017 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
2. Апелляционное определение Московского городского суда по делу 33-1626/2022 от 17.02.2022 г. [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
3. Бажина М. А. «Понятийный бум» при осуществлении перевозок различными видами транспорта в России и за рубежом: сравнительный анализ / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Вестник университета им. О. Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 1 (77). С. 20-24.
4. Биленко В. С. Понятие системы транспортных договоров / В. С. Биленко // Научный электронный журнал Меридиан. 2019. № 15(33). С. 759-761.
5. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки. М.: Норма, 2023. 415 с.
6. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 30.01.2024) // СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.
7. Выгодянский А. В. Понятие и виды договора воздушной перевозки пассажиров и грузов // Транспортное право. 2017. №3. С. 7-10.
8. Гнидова Д.Д. Особенности субъектного состава договора перевозки в прямом смешанном сообщении // Транспортное право. 2019. № 2. С. 29 – 31.
9. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.
11. Гражданское право. В 2 т. Т. 1 / Под ред. Б.М. Гонгало. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2017. 511 с.

12. Гражданское право. Особенная часть / под ред. Е.С. Болтановой. М.: ИНФРА-М, 2023. 583 с.
13. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для академического бакалавриата. М.: Юрайт, 2019. 583 с.
14. Егiazаров В.А. Транспортное право. М.: Юстицинформ, 2015. 736 с.
15. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 04.08.2023) «О защите прав потребителей» // Собрание законодательства РФ. 1996. № 3. Ст. 140.
16. Защита прав потребителей в России в 2023 году: Гос. доклад. М.: Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, 2024. 392 с.
17. Иванова С.Г. Договор перевозки как разновидность договора возмездного оказания услуг // Российское государствоведение. 2016. № 9. С. 6-10.
18. Иващенко И.А. Понятие и виды договора перевозки груза // Инновационная наука. 2016. №2-1 (14). С. 74-78.
19. Калпин А. Г. Новые правила перевозок грузов автомобильным транспортом // Право. Журнал ВШЭ. 2011. № 4. С. 112-119.
20. Кляндин А.Ф. Проблемы классификации и наименования договоров, связанных с морскими перевозками // Транспортное право. 2024. № 1. С. 15-17
21. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 27.11.2023) // СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.
22. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
23. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
24. Кулагина А.С. Особенности рассмотрения судебной практики по вопросам ответственности, возникающей по договорам железнодорожных перевозок // Адвокатская практика. 2023. №2. С. 20 - 24.

25. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. М.: Альфа-Пресс, 2022. 240 с.

26. Левушкин А.Н. Тенденции исполнения предпринимательских обязательств в правоприменительной деятельности // Современный юрист. 2020. № 2. С. 150-166.

27. Микрюкова Г.А. Классификация договоров как основа совершенствования гражданско-правового регулирования пассажирских перевозок // Право и экономика. 2023. № 10. С. 43 – 49.

28. Молчанова Т., Малышева А. Можно ли получить компенсацию от авиакомпании за задержку или утерю багажа? Электронное издание «АиФ». Электронный ресурс. Режим доступа. https://aif.ru/society/law/mozhno_li_poluchit_kompensaciyu_ot_aviakompanii_za_zaderzhku_ili_uteryu_bagazha (дата обращения 23.08.2024)

29. Пасикова Т.А. Проблемные аспекты ответственности перевозчика по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2021. № 1 (128). С. 72-74.

30. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 12 февраля 2019 г. №Ф02-6785/2018 по делу №А10-1510/2017 // СПС «КонсультантПлюс».

31. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 05.07.2023 N Ф03-2237/2023 по делу N А59-5927/2021 // Справочно-правовая система Консультант Плюс

32. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 августа 2016 г. №Ф03-3121/2016 по делу №А 59-2409/2015. Доступ из СПС «Консультант Плюс»

33. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 16.04.2024 N Ф05-5948/2024 по делу N А40-130335/2023 // Справочно-правовая система Консультант Плюс

34. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 07.09.2023 N Ф07-10577/2023 по делу N А56-116464/2022 // Справочно-правовая система Консультант Плюс

35. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 02.05.2024 N 09АП-8875/2024 по делу N А40-118386/2023

36. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.07.2019 № 24 «О применении норм международного частного права судами Российской Федерации» // Бюллетень Верховного Суда РФ. № 10. октябрь, 2019.

37. 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 ВС РФ. № 8. август, 2018.

38. 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. 2020. № 52 (Часть II). Ст. 8877.

39. Постановление ФАС Восточно-Сибирского округа от 23 августа 2011 г. по делу № А33-13028/2010. [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

40. Постановление ФАС Западно-Сибирского округа от 29 июля 2008 г. № Ф04-4550/2008(8671-А70-9) по делу № А70-8471/5-2004. [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

41. Постановление ФАС Северо-Кавказского округа от 17.09.2018 № Ф08-7253/2018 по делу №А53-15310/2017. [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

42. Постановление ФАС Уральского округа от 21.10.2008 г. № Ф09-7693/08-С5 по делу № А76-25782/07. [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

43. 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» // РГ. № 225. 10.10.2007.
44. Решение Арбитражного суда Белгородской области от 11.10.2018 по делу № А08-8675/2017 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
45. Решение Арбитражного суда города Москвы от 3 мая 2024 г. по делу № А40-247047/2023 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://sudact.ru/arbitral/doc/cMK3V4pJ2e5V/> (дата обращения: 20. 08.2024)
46. Решение Арбитражного суда Ивановской области от 30.08.2018 по делу № А17-1222/2018 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
47. Решение Арбитражного суда Краснодарского края от 29 июля 2024 г. по делу № А32-30849/2023 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://sudact.ru/arbitral/doc/4sXFzwFuBHJ/> (дата обращения: 20. 08.2024)
48. Романов О.Е. О взаимоотношениях и ответственности лиц, исполняющих перевозку в прямом смешанном сообщении // Юрист. 2023. № 8. С. 12 – 17.
49. Российское гражданское право. В 2 т. Т. 2. Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. - 4-е изд., стер. М.: Статут, 2015. 1208 с.
50. Транспорт России. Информ.-статистический бюллетень. 2023. 43 с.
51. Федеральное агентство воздушного транспорта. На итоговой коллегии Росавиации обсудили ситуацию в авиаотрасли. Электронный ресурс. Режим доступа. <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=11187> (дата обращения 25.08.2024)
52. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 19. Ст. 2716.

53. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

54. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.