

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)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Гражданское право и процесс

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Особенности правового регулирования перевозок отдельными видами
транспорта»

Обучающийся

Д.А. Панкратова

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

канд. юрид. наук А.В. Сергеев

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

Оглавление

Введение	3
Глава 1 Общая характеристика транспортных договоров	9
1.1 Понятие и признаки транспортных договоров	9
1.2 Правовое регулирование транспортных договоров.....	16
Глава 2 Система и особенности договоров перевозки отдельными видами транспорта	26
2.1 Система транспортных договоров.....	26
2.2 Договор перевозки морским, внутренним водным и воздушным видами транспорта	37
2.3 Автомобильная и железнодорожная перевозка грузов, пассажиров и багажа	50
Глава 3 Ответственность сторон и страхование рисков в транспортных договорах	59
3.1 Актуальные проблемы ответственности сторон по некоторым видам транспортных договоров	59
3.2 Страхование рисков при перевозке груза транспортными средствами	87
Заключение	103
Список используемой литературы и используемых источников	107

Введение

Актуальность выбранной темы заключается в ключевой роли транспорта в жизни людей. В современном мире перевозки играют ключевую роль в гражданском обороте как в России, так и на международном уровне, оказывая влияние на экономику, торговлю и социальные процессы.

Ведь для перемещения человека или какого-либо предмета по территории нашей большой страны задействуется именно транспортное средство – от автомобиля до самолета.

Составляя одну из важнейших сфер экономики Российской Федерации, транспортные средства осуществляет деятельность по пространственному перемещению пассажиров или их багажа.

Так, можно сделать вывод, что транспорт – связующее звено экономики страны. Не стоит забывать и о том, что Россия уникальна из-за её географической протяжённости, отсюда следует и еще больший спрос на транспортные средства среди людей, проживающих в нашей стране.

Люди используют транспортные средства для одной цели – воспользоваться услугами, предложенными перевозчиками.

С учетом растущего интереса к различным видам транспортных средств увеличивается нагрузка на транспортные услуги, что, в свою очередь, ведет к резкому увеличению случаев повреждения грузов.

Из-за нечеткого распределения ответственности между участниками возникают трудности в определении виновной стороны, что приводит к проблемам при установлении, кто именно допустил ошибку, приведшую к повреждению или утрате товара.

На практике часто оказывается сложным установить, кто несет ответственность.

Цель данного научного исследования заключается в анализе и определении значимости ряда гражданско-правовых соглашений, касающихся

перевозок различными видами транспорта, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

«Для достижения этой цели в ходе исследования необходимо решить несколько задач, выявленных во время практики, изучения и анализа исходной информации и существующих решений:

- определить суть и характерные черты транспортных соглашений;
- проанализировать категории транспортных соглашений;
- рассмотреть права и обязанности участников;
- исследовать риски и ключевые моменты страхования транспортных обязательств;
- выявить насущные проблемы, касающиеся ответственности перевозчика по различным категориям транспортных соглашений.

Объектом исследования являются отношения, возникающие в сфере транспортных услуг, тогда как предметом служат транспортные соглашения, которые регулируют эти отношения.

Методологической базой служат методы: сравнительный, формально-юридический, сравнительно-правовой, метод синтеза и анализа» [29 с. 5].

Данные методы позволили в сравнении рассмотреть отдельные виды транспортных договоров, выделяя как отличительные черты, так и общие признаки, присущие в целом договорам перевозки, а также на основании полученных данных сформулировать определение транспортного договора, которое отсутствует в законодательстве нашей страны.

Так, благодаря формально-юридическому методу удалось определить и дать характеристику понятиям транспортных договоров в зависимости от их вида, провести их классификацию.

Сведения о методологическом обеспечении НИР: сравнительный, формально-юридический, синтез и метод анализа.

Сравнительный метод был необходим для сравнения транспортных договоров между собой с целью выявления схожих черт и различий.

Синтез и анализ являют собой классические методы, которые свойственны каждому научному исследованию.

Анализ позволил разделить на составные части как транспортные договоры в целом, так и каждый вид.

Синтез, в свою очередь, помог соединить разделенные в ходе анализа части в единое целое, тем самым удалось установить связи данных частей между собой и познать их как единое целое.

Помимо прочего, используя метод анализа, удалось полноценно и всесторонне исследовать данную тему, выявить пробелы, спорные и противоречащие друг другу положения в транспортных кодексах и уставах, разрешить задачи, которые были поставлены в ходе исследовательской работы.

Нормативно-правовая состоит из Гражданского кодекса, Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, Воздушного кодекса Российской Федерации и других действующих и актуальных законодательных актах.

В качестве теоретической базы данной работы были использованы исследования С.Ю. Морозова, В.Н. Гречухи, В.А. Егiazарова, М.И. Брагинского, А.В. Выгодянского, В.П. Сарапий, А.Н. Левушкина, И.К. Кузьминой, В.А. Душковой, Р.П. Яременко, Ю.Е. Клишиной, Е.М. Зиялова, А.А. Идрисовой, Н.В. Хохловой, Е.С. Шкибера, Н.И. Гавриловой, Р.Н. Сереминной, П.А. Зинченко, В.В. Уманец, В.Г. Баукина, М.А. Бажиной, И.В. Баскаковой, С.С. Самойленко, Е.Д. Дюрикеновой, А.В. Бессоновой, В.С. Биленко, О.В. Емельяновой, А.Р. Пурге, А.Е. Сафоновой, Г.К. Сулеймановой, А.С. Тимохиной, П.А. Коропятник, Г.Г. Ишембитовой, М.А. Бажиной, Р.В. Брюхова, Е.В. Протас, Д.П. Скрыпниченко.

Эти авторы детально анализируют природу транспортного права, его правовую регламентацию, процедуру оформления договоров, специфические аспекты ответственности сторон, общие характеристики транспортных соглашений, особенности различных видов таких договоров, актуальные

проблемы применения страхования в системе перевозок грузов железнодорожным транспортом, систему вспомогательных отношений и проблемы правового регулирования при перевозках груза железнодорожным транспортом, терминологическую неопределенность в правовом регулировании договора перевозки грузов, особенности ответственности перевозчиков на различных видах транспортных средств, особенности страхования в России, вопросы анализа рисков при перевозках грузов на разных видах транспорта, меры по сокращению рисков при перевозке.

Гипотеза исследования состоит в совершенствовании механизма правового регулирования транспортных перевозок, что непосредственно влияет на работу самого транспорта, качество перевозок и услуг, оказываемых в данной сфере, тем самым уменьшая количество конфликтных ситуаций.

Обоснование необходимости научно-исследовательской работы заключается в том, что вместе с увеличением количественного показателя транспортных перевозок учащаются и случаи нарушения обязательств, лежащих на сторонах.

Не редки случаи, когда отмечаются коллизии положений транспортных уставов с нормами ГК РФ.

Научная новизна заключается в комплексном исследовании теоретических, правоприменительных аспектов транспортных договоров, выявления и анализа основных проблемных аспектов в ходе реализации, устранения противоречий с действующим законодательством, выработки предложений по совершенствованию действующего законодательства.

Теоретическая (научная) значимость исследования помогает решить проблемы, возникающие на практике в ходе применения транспортных договоров, устранить противоречия в транспортных уставах и действующем законодательстве.

Практическая (прикладная) значимость исследования состоит в том, что сформулированные выводы и полученные результаты могут служить основанием для формирования целостного представления системы

транспортных договоров как для практикующих юристов, так и обучающихся высших учебных заведений по программам бакалавриата, специалитета, магистратуры и аспирантуры.

Достоверность обоснованность результатов исследования обеспечивались использованием исторической теории, практического опыта, с применением сравнительного анализа нормативно-правовых актов и научной литературы.

Личное участие автора заключается в разработке положений и получении результатов, изложенных в магистерской работе.

Апробация результатов исследования представлены статьей по теме исследования.

Положения, выносимые на защиту:

- в целях устранения противоречий УЖТ с п.1 ст. 796 Гражданского кодекса можно предложить подобную формулировку последнего абзаца ст. 118 УЖТ РФ: «В указанных в настоящей статье случаях перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, в том числе при необходимости с привлечением независимых экспертов и в порядке, установленном статьей 42 настоящего Устава, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли не по его (грузоотправителя) вине»;

- дополнить ст. 20 УЖТ новыми требованиями: «Перед началом перевозки обе стороны (отправитель и перевозчик) должны совместно осмотреть транспортное средство и составить акт, в котором будут подробно описаны его техническое состояние, включая все выявленные неисправности»;

- дополнить Устав железнодорожного транспорта положениями о применении страхования, способствующими защите интересов сторон;

- внести изменения в Воздушный кодекс, касающиеся увеличения компенсации путём иного исчисления процентов, потому как в действующих реалиях данные суммы кажутся крайне несущественными;

- в целях предотвращения разрозненности, формирования единой судебной морской практики, внести в Кодекс торгового мореплавания

положение, включающее в себя обязательную ответственность перевозчика вследствие навигационной ошибки;

– в целях защиты прав и интересов грузоотправителя, а также создания более надежного и справедливого разрешения споров в сфере грузоперевозок. дополнить ст. 97 УЖТ следующим абзацем: «Взыскание грузоотправителем неустойки в порядке, предусмотренным абз. 1 ст. 97 не исключает обязанность перевозчика возместить все понесённые грузоотправителем убытки в связи с просрочкой перевозки грузов». Ввиду того, что в ряде случаев пеня как форма неустойки оказывается недостаточной для полноценной защиты интересов сторон из-за её ограниченного размера.

Структура работы. Работа состоит из введения, трех глав, включающих семь параграфов, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Общая характеристика транспортных договоров

1.1 Понятие и признаки транспортных договоров

В Гражданском кодексе РФ нет специального определения договора перевозки. Однако, если разобраться в целях этого договора, можно сказать, что он предполагает, что транспортная компания обязуется предоставлять услуги по перевозке грузов для грузоотправителя. За эти услуги компания получает оплату от грузоотправителя.

Так, «транспортными договорами считаются соглашения, которые заключаются для организации, а также обеспечения и осуществления перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты» [7, с. 1].

В зависимости от вида транспорта выделяют следующие виды транспортных перевозок:

Перевозка груза железнодорожным транспортом включает в себя несколько ключевых этапов: прием груза от отправителя, его транспортировку по железнодорожным путям, а затем доставку получателю в пункт назначения. Этот процесс регулируется договором, который предусматривает обязательства обеих сторон: перевозчика и отправителя. Перевозчик обязуется доставить груз в целости и сохранности в установленный срок, а отправитель – оплатить перевозку в соответствии с тарифами.

Особенностью данного вида перевозки является использование железнодорожной инфраструктуры, что позволяет транспортировать крупные объемы грузов на большие расстояния с высокой степенью безопасности и надежности. Железнодорожные перевозки также отличаются стабильностью вне зависимости от погодных условий, что делает их предпочтительными для многих видов грузов, особенно когда требуется точность соблюдения сроков и минимизация рисков повреждения.

Кроме того, железнодорожные перевозки эффективны с точки зрения стоимости, особенно для тяжеловесных и объемных грузов, что позволяет

компаниям оптимизировать свои логистические процессы. Вышеназванная перевозка регулируется Уставом железнодорожного транспорта России.

«Транспортный сектор является важным сектором экономики, который связан с перемещением людей и товаров» [62].

Перевозка груза внутренним водным транспортом представляет собой транспортировку определенного груза или пассажиров на судах по водным путям за установленную плату. Данный вид перевозки осуществляется на реках, озерах и других внутренних водоемах, что делает его особенно актуальным для регионов с развитой системой водных путей.

Отношения между перевозчиком и отправителем регулируются Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ РФ). В нем определены основные правила, условия, касающиеся прав и обязанностей сторон, порядок заключения договоров, ответственность за нарушение обязательств, а также меры по обеспечению безопасности перевозок.

Особенностью этого вида перевозок является возможность транспортировки крупногабаритных грузов, которые сложно или дорого перевозить другими видами транспорта. Внутренний водный транспорт также характеризуется низкой себестоимостью и относительно большим объемом перевозок на длинные дистанции, что делает его экономически выгодным для некоторых видов продукции. Под морской перевозкой понимают перевозку и доставку груза, пассажиров или багажа в определенный морской порт назначения. За эту перевозку перевозчик получит от другой стороны плату, которая именуется в данном виде договора фрахтом. Перевозка морских грузов регулируется Кодексом торгового мореплавания.

Воздушная перевозка – это процесс перевозки груза, пассажиров или багажа воздушным транспортом, в отличие от наземного или водного транспорта. Перевозчик обязуется доставить груз, багаж или пассажиров в указанное место в установленные сроки и с сохранением их целостности за согласованную плату.

Данный вид перевозок регулируется Воздушным кодексом Российской Федерации (ВК РФ), который определяет права и обязанности сторон, а также содержит положения, направленные на обеспечение безопасности полетов и соблюдение авиационных стандартов.

Одним из основных преимуществ воздушного транспорта является ускорение процессов доставки грузов и пассажиров. Это связано с тем, что самолеты могут преодолевать большие расстояния за короткое время.

Например, если доставка товара на суше может занять несколько дней или даже недель, то с помощью авиационного транспорта этот процесс может занять всего несколько часов. Это особенно актуально для срочных грузов, таких как медицинские препараты, продукты питания или высокотехнологичные товары.

Кроме того, воздушный транспорт открывает доступ к удаленным регионам, где другие виды транспорта могут оказаться неэффективными или даже невозможными. Таким образом, благодаря скорости и эффективности, авиация становится незаменимым средством для обеспечения и удовлетворения современных региональных процессов.

Однако авиаперевозки являются самым дорогостоящим вариантом транспортировки, особенно в случае регулярных или объемных грузопотоков. Кроме того, существуют ограничения по весу и габаритам груза, которые могут быть барьером для некоторых видов товаров. Несмотря на эти ограничения, авиаперевозки остаются незаменимыми, когда требуется быстрая и надежная доставка на дальние расстояния.

Автомобильная перевозка груза предполагает, что перевозчик доставит груз с помощью автомобиля или автобуса в указанный пункт назначения за заранее согласованную плату. Этот вид транспорта наиболее подходит для перемещения относительно небольших объемов груза, особенно на короткие и средние расстояния.

Автомобильные перевозки часто используются для организации логистики внутри города или междугородних маршрутов, так как они позволяют гибко планировать транспортные цепочки.

Одним из главных преимуществ автомобильного транспорта является скорость доставки на умеренные расстояния, а также возможность поддерживать прямую связь с водителем, что облегчает контроль за процессом перевозки. Дополнительным плюсом является гибкость маршрутов: при необходимости можно оперативно изменить направление движения, скорректировать план, а также загрузить или разгрузить часть товара по пути следования.

Однако у автомобильных перевозок есть и свои недостатки. Одним из главных является непредсказуемость дорожной ситуации, включая пробки, аварии или неблагоприятные погодные условия, которые могут вызвать задержки в доставке.

Каждый вид транспортного соглашения имеет свои особенности.

Таким образом, договор перевозки грузов является взаимным, то есть стороны имеют права и обязанности по отношению друг к другу. Перевозчик обязуется перевезти вверенный ему груз и имеет право на получение за это платы за перевозку; грузоотправитель, в свою очередь, должен оплатить перевозку груза и имеет на это право.

Однако, многие учёные расходятся во мнении, касающемся определения консенсуальности или реальности данного договора. Стоит заметить, что договор перевозки грузов будет являться заключенным лишь в том случае, когда данный груз будет передан и принят перевозчиком. Соответственно, вышеупомянутый договор надлежит относить в большинстве случаев к реальным. «Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным» [11]. Следовательно, договор морского чартера – консенсуальный, ввиду того что он будет считаться заключённым в тот момент, когда стороны договора подпишут рейсовый чартер.

Возмездность договора перевозки груза обусловлена необходимостью оплаты услуг, оказанных перевозчиком.

Договор перевозки может быть публичным, в случае если перевозка будет осуществляться транспортом общего пользования, что следует из ст. 789 ГК РФ. «Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица» [10]. В свою очередь, в ст. 19 Устава автомобильного транспорта и городского наземного транспорта закреплено, что все регулярные перевозки, осуществляемые автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, являются перевозками транспортом общего пользования [52].

Следует отметить, что какого-то конкретного перечня вышеназванных организаций нет. Следовательно, на железнодорожном транспорте перевозчиком может быть выступать как ИП, так и юридическое лицо, взявшее на себя обязанность перевезти груз по договору перевозки транспортом общего пользования.

Однако, в п. 2 ст. 19 ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» закреплено, что «регулярные перевозки пассажиров и багажа относятся к перевозкам транспортом общего пользования».

К особенностям договора перевозки пассажиров и багажа относятся следующие важные аспекты:

- двусторонний характер договора: данный договор устанавливает взаимные обязательства и права как для перевозчика, так и для пассажира. Перевозчик обязуется доставить пассажира и его багаж в указанное место, а пассажир, в свою очередь, должен оплатить услуги перевозки. В случае неуплаты перевозчик имеет право требовать компенсацию за предоставленные услуги и перевозку багажа. Пассажир также имеет право на безопасную и комфортную поездку и может требовать соблюдения этого условия;

- возмездный характер договора: услуга перевозки не является бесплатной, что определяет возмездность данного договора. Пассажир обязуется

оплатить перевозку по установленному тарифу, который определяется перевозчиком и согласовывается при заключении договора;

– консенсуальный характер договора перевозки пассажиров: договор считается заключенным с момента оплаты пассажиром проезда, то есть приобретения билета. Этот факт подтверждает, что пассажир согласен с условиями перевозки и принимает на себя обязательства, предусмотренные договором;

– реальный характер договора перевозки багажа: в отличие от пассажирской перевозки, договор перевозки багажа считается заключенным с момента фактической передачи багажа перевозчику. Это отличает его как реальный договор, где обязательства перевозчика вступают в силу сразу после получения багажа.

Таким образом, договор перевозки пассажиров и багажа регулирует права и обязанности обеих сторон, обеспечивая баланс интересов, а также фиксируя порядок оплаты и момента заключения договора для различных видов перевозки.

Данный вид договора относится к договорам присоединения. «Договор заключается путем присоединения пассажира к опубликованным условиям перевозки, что позволяет определить его в качестве договора присоединения» [12, с. 109]. Потому как пассажир, присоединяясь к условиям данной перевозки, не может изменить их, что и является признаком договора присоединения.

Кроме того, договор перевозки пассажиров и багажа обладает уникальными особенностями, которые позволяют выделить его в отдельную категорию среди договоров перевозки. Эти особенности связаны с его предметом и сторонами:

– участие пассажира как физического лица: Пассажир, являясь физическим лицом, накладывает на перевозчика дополнительные обязательства. В этом случае перевозчику необходимо учитывать не только исполнение договора, но и обеспечение соблюдения прав пассажира как потребителя услуг. Это включает обязательства публично-правового характера, связанные с безопасностью, комфортом и доступностью перевозок;

– публичность договора: Публичная природа договора перевозки пассажиров объясняется тем, что для таких перевозок, как правило, используется общественный транспорт. В связи с этим перевозчик берет на себя новые обязательства, установленные законодательством о защите прав потребителей, в частности, Законом РФ от 7 февраля 1992 года №2300–1 «О защите прав потребителей» (в редакции от 08.08.2024). Этот закон обязывает перевозчика обеспечивать пассажирам удобство и безопасность при предоставлении транспортных услуг, что делает договор перевозки публичным [14].

Данные требования направлены на то, чтобы создать более комфортные условия для пассажиров, улучшая качество предоставляемых услуг и защищая их интересы. Публично-правовые обязательства перевозчика включают соблюдение стандартов безопасности, доступности и качества, что напрямую влияет на удобство использования данного вида перевозки.

К договору на организацию перевозки можно отнести следующие важные характеристики:

– консенсуальность договора: Данный договор является консенсуальным, то есть он считается заключенным не с момента фактического начала перевозки, а когда стороны достигли согласия по всем существенным условиям. К этим условиям относятся объем перевозимого груза, сроки доставки, а также порядок и размер оплаты за услугу. Это согласие сторон формирует юридическое обязательство для каждой из них, даже если сам процесс перевозки еще не начался. Консенсуальность договора подчеркивает необходимость полного и точного согласования всех деталей перед фактическим исполнением перевозки, что снижает риски споров и недоразумений в процессе выполнения обязательств;

– взаимный характер договора: договор организации перевозки грузов является взаимным, что означает наличие взаимных прав и обязанностей для обеих сторон;

– возмездный характер договора: Перевозка осуществляется на платной основе, что подразумевает обязательную оплату за предоставленные услуги. Сумма оплаты и условия расчетов также должны быть согласованы сторонами до начала выполнения обязательств. Это позволяет перевозчику заранее планировать свои ресурсы, а грузовладельцу — точно понимать стоимость услуги;

– специфика взаимных обязательств: в отличие от других видов договоров, договор на организацию перевозки грузов содержит обязательства, связанные с физическим перемещением материальных объектов. Это накладывает на стороны дополнительные требования, такие как соблюдение стандартов безопасности, правила транспортировки определенных видов груза, включая опасные, скоропортящиеся или хрупкие товары. Перевозчик несет ответственность за груз с момента его принятия и до момента его передачи грузополучателю, что делает этот договор более комплексным по сравнению с другими видами взаимных обязательств;

– ответственность за нарушение условий договора: если одна из сторон не выполняет свои обязательства, договор предусматривает санкции. Например, если перевозчик не доставил груз в срок или повредил его, он обязан возместить ущерб в соответствии с условиями договора и законодательством. Грузовладелец, в свою очередь, несет ответственность за предоставление груза не в полном объеме или несвоевременную оплату услуг перевозки.

Таким образом, договор об организации перевозки грузов — это сложный и многосоставной документ, который регулирует процесс взаимодействия перевозчика и грузовладельца на всех этапах транспортировки. Он обеспечивает четкое распределение обязанностей, способствует минимизации рисков и повышению эффективности логистических процессов.

1.2 Правовое регулирование транспортных договоров

Несмотря на то, что наша страна имеет как уникальное географическое расположение, так и достаточно значительный размер территории, в связи с этим возникает и ряд трудностей в плане обслуживания и развития транспортной инфраструктуры.

Так, в «Прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» говорится о недостаточном развитии транспортной отрасли. К этому причастны следующие факторы:

- внутренний водный транспорт имеет достаточно устаревшую для нынешнего времени инфраструктуру и обслуживающий флот;
- недостаточно развиты автомобильные и железнодорожные подходы к морским портам, в связи с чем они не способны надлежащим образом обеспечить грузовой поток, который с каждым годом увеличивается;
- на всей территории России нет полностью сформированной дорожной сети.

Помимо этого, в настоящий момент рынок грузовых перевозок претерпевает спад производства в связи со значительным спадом мировой торговли, введением и влиянием западных санкций.

Все это негативно сказывается на государства.

Ключевой целью нашей страны в современных экономических условиях хозяйствования будет служить модернизация связей логистики, увеличение эффективности деятельности в сфере транспорта, а также развитие транспортной отрасли.

Соответственно, исходя из этого, существенное значение приобретают вопросы правового регулирования договоров разными видами транспорта.

Правовые основы договора грузовой перевозки содержат несколько важных особенностей, характерных для всех видов транспорта:

- значимость в системе транспортных обязательств: положение о договоре грузовой перевозке занимает важное место в правовом регулировании, что

объясняется необходимостью четкого и подробного регулирования транспортных обязательств;

- динамика правового регулирования: норма, регулирующие договор перевозки, часто изменяются, чтобы соответствовать новым условиям и вызовам, связанным с изменяющейся экономической обстановкой;

- императивные нормы: множество норм договора грузовой перевозки являются императивными, что означает, что стороны не могут изменять их условия по своему усмотрению. Это служит гарантией защиты прав участников перевозки и третьих лиц;

- ограниченная ответственность перевозчиков: Транспортные предприятия, как правило, несут ограниченную ответственность за нарушение условий договора, что связано с особенностями ведения транспортной деятельности;

- обязательность претензионного порядка: перед тем как предъявить иск к перевозчику, необходимо предъявить претензию, что является обязательным этапом урегулирования споров по договору перевозки.

Эти черты подчеркивают специфику регулирования договорных отношений в сфере грузоперевозок и служат для защиты интересов как перевозчиков, так и грузоотправителей.

В ст. 71 Конституции РФ содержится, что транспорт и пути его сообщения находятся в ведении Российской Федерации [23].

На нормативном уровне регулировать транспортные договоры призваны положения, находящиеся в части 2 главы 40 статьи 784 Гражданского кодекса РФ [6]. Данная статья гласит:

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

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

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

Кроме того, условия перевозки грузов, пассажиров и багажа на различных видах транспорта, а также ответственность сторон по договорам перевозки содержатся в заключаемом ими договоре, условия которого они согласовали. Настоящее соглашение имеет место, если иное не предусмотрено Гражданским кодексом, уставами и кодексами.

Так, в сфере использования воздушного транспорта действует Воздушный кодекс [9], принятый 19 марта 1997 года и обновленный 8 августа 2024 года. В области торгового мореплавания регулирующим документом является Кодекс торгового мореплавания (КТМ), утвержденный 30 апреля 1999 года (№ 81-ФЗ) [21], с последними поправками от 22 июня 2024 года, вступившими в силу 1 сентября 2024 года.

Судоходство на внутренних морских путях регулируется Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ) от 7 марта 2001 года (№ 24-ФЗ) [20], обновленным 8 августа 2024 года и вступившим в силу с 1 сентября 2024 года. Отношения в сфере железнодорожного транспорта регулируются Уставом железнодорожного транспорта России (УЖТ) от 10 января 2003 года (№ 18-ФЗ) [52], с изменениями от 19 октября 2023 года, вступившими в силу с 1 апреля 2024 года. Использование автомобильного и городского наземного транспорта регулируется Уставом автомобильного и городского наземного транспорта (УАТ) от 8 ноября 2007 года [51], с последними изменениями от 19 октября 2023 года, которые вступили в силу с 1 сентября 2024 года.

Не менее важная роль отводится федеральному органу исполнительной власти.

Так, согласно Постановлению Правительства от 30.07. 2004 № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» сказано, что «Министерство транспорта Российской Федерации при реализации обязательств в установленной сфере деятельности, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию как компетентный орган в области гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе как "авиационные власти", "железнодорожная администрация", "администрация" и "назначенный орган"», например, правила, касающиеся правил перевозок пассажиров, багажа и грузов, формы билетов и багажных квитанций и грузовых накладных [37].

Также в качестве примера можно привести закон на уровне субъекта Российской Федерации.

Так, Закон Самарской области от 18.01.2016 года №14-ГД «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Самарской области, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Самарской области и признании утратившими силу отдельных законодательных актов Самарской области», в котором говорится о том, что Правительство нашей области вправе само утверждать документы планирования межмуниципальных регулярных перевозок.

К компетенции ОМС в сфере транспортных отношений входит установление формы заявления об установлении или изменении муниципальных маршрутов регулярных перевозок. Согласно ст. 3 данного закона, Самарская Губернская Дума «осуществляет контроль за реализацией государственных программ Самарской области в сфере развития автомобильного и городского наземного электрического транспорта на территории Самарской области, в том числе с учетом требований доступности для инвалидов» [15].

Следует добавить, что ввиду немалого числа ведомственных нормативно-правовых актов, которые регулируют перевозки на каждом отдельном виде транспорта, возникает и ряд трудностей.

Так, их положения транспортных уставов и кодексов зачастую содержат идентичные положения с нормами законов, а иногда в них присутствуют и противоречия с законодательством.

Например, на данный момент отсутствуют общие правила подачи претензии транспортным предприятиям ввиду того, что на каждом виде транспорта имеются свои особенности подачи вышеназванной претензии, которые прописаны в каждом транспортном уставе и кодексе.

Помимо этого, Бажина М.А. также указывает, что в транспортных ведомственных нормативно-правовых актах отсутствует единый подход, позволяющий установить ответственность перевозчика за просрочку при доставке груза, а также предельный размер данной ответственности [2].

В российском законодательстве существуют различия между Гражданским кодексом (ГК РФ) и отдельными транспортными уставами и кодексами в части регулирования ответственности сторон по договору перевозки.

Основное расхождение заключается в применении ответственности без вины для перевозчиков.

Согласно п. 3 ст. 401 ГК РФ, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, несут ответственность за нарушение своих обязательств вне зависимости от вины. Это правило применимо и к договорам перевозки, где перевозчик, как предприниматель, должен нести ответственность за ущерб даже в отсутствии его вины.

Однако Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) не содержит аналогичного положения об ответственности перевозчика как субъекта предпринимательства без вины.

Это создает определенные различия в подходах к ответственности перевозчиков на внутреннем водном транспорте по сравнению с другими видами транспорта, где такой принцип может применяться в большей мере.

Таким образом несмотря на то, что общие принципы ответственности перевозчиков определяются ГК РФ, в конкретных транспортных уставах и кодексах могут быть предусмотрены специфические нормы, которые изменяют или дополняют общие положения. Эти расхождения могут затруднять применение норм на практике и требуют внимательного анализа каждого конкретного случая в зависимости от вида транспорта и применимых нормативных актов.

Также, помимо этого, в транспортных уставах и кодексах содержатся различные неточности, касающиеся как определения конкретных понятий, так и самих условий договоров перевозки. А. Р. Пурге указывает на то, что нормы КТМ РФ могут неоднозначно трактоваться правоприменителями: «срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом» (ст. 152 КТМ РФ), «по мнению капитана судна, представляется более выгодным для отправителя или фрахтователя либо уполномоченного распоряжаться грузом лица» (ст. 153 КТМ РФ) [42].

Соответственно, ввиду большого количества источников регулирования отношений, возникающих из договоров, заключаемых в транспортных правоотношениях разными видами транспорта, видится необходимость в их упорядочивании и приведении в единое целое, не противоречащее действующему законодательству.

Следовательно, законодательство РФ надлежит усовершенствовать не только в области грузоперевозок, но и установления механизмов государственной поддержки транспортной отрасли в современной действительности.

Таким образом, по итогам исследования данной главы можно отметить следующие важные моменты: признаки заключения договоров напрямую зависят от транспортных средств, которые используются для перевозки.

В каждом виде транспортных соглашений есть свои уникальные особенности, которые позволяют разграничить их и выделить в промышленной категории, будь то договоры автомобильных, железнодорожных, воздушных или морских перевозок.

В то же время существуют и общие характеристики, установленные всеми транспортными договорами, которые объединяют их в единую структуру.

Эти общие принципы позволяют рассматривать транспортные договоры как единое правовое понятие, несмотря на их разнообразие видов.

К общим чертам заключения договоров можно отнести следующее: они являются возмездными, то есть предполагают получение оплаты за оказанную услугу; взаимными, где обе стороны принимают на себя определенные обязательства; консенсуальными, то есть договор будет считаться заключенным с момента согласования всех условий и реальный, когда договор вступает в силу только после передачи груза или начала его транспортировки.

Эти характеристики объединяют различные виды договоров, несмотря на их характерные особенности, связанные с типом используемого транспорта.

Таким образом, договоры перевозки грузов и пассажиров имеют свои уникальные особенности:

- публичность означает, что он доступен для заключения любому лицу или организации;
- договор организации перевозок: это своего рода «шаблонный» договор, устанавливающий общие условия для множества перевозок. Он носит организационно-правовой характер, то есть регулирует не только перевозку, но и организацию транспортного процесса;
- особый состав участников: в таких договорах часто участвуют не только отправитель и перевозчик, но и другие организации, такие как, к примеру, экспедиторы или страховые компании.

Перевозка пассажиров и багажа характеризуется рядом важных особенностей, к которым относятся:

– публично-правовая природа: регулирование перевозок пассажиров и багажа осуществляется не только Гражданским кодексом (ГК РФ), но и специальными нормативными актами, такими как транспортные уставы и кодексы (например, Воздушный кодекс, Устав железнодорожного транспорта, Кодекс внутреннего водного транспорта). Это связано с тем, что такие отношения часто затрагивают публичные интересы, например, безопасность и права потребителей;

– ручная кладь: пассажирам разрешается брать с собой ручную кладь – ограниченное количество личных вещей, которые перевозятся в салоне транспорта без дополнительной оплаты. Конкретные правила и допустимые размеры ручной клади зависят от вида транспорта (авиа, железнодорожный и т.д.) и установленных перевозчиком норм;

– льготы на проезд: существуют определенные категории граждан, которые имеют право на льготный или бесплатный проезд.

Это могут быть пенсионеры, инвалиды, дети, студенты, военнослужащие и другие категории, определенные законодательством. Размер и условия предоставления льгот могут варьироваться в зависимости от вида транспорта и региона.

Эти особенности подчеркивают социальную значимость транспортных услуг для населения и необходимость их четкого регулирования с учетом интересов как пассажиров, так и перевозчиков.

Отношения в сфере транспорта регулируются комплексом нормативных правовых актов, включающих как общие положения Гражданского кодекса, так и специализированные транспортные кодексы и уставы.

Например, Устав железнодорожного транспорта, Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта и Воздушный кодекс охватывают различные виды транспорта, устанавливая правила их использования и обязанности участников. Кодекс автомобильного транспорта и городского наземного транспорта регулирует деятельность в области автомобильного транспорта и общественного транспорта.

Помимо этого, в транспортной сфере также применяются другие нормативно-правовые акты, которые устанавливают правовые основы для безопасной и эффективной работы транспортной системы, способствуя защите интересов как перевозчиков, так и пассажиров или грузоотправителей. Эти документы определяют рамки для организации перевозок, ответственности за нарушение условий заключения договоров, а также для разрешения спорных ситуаций. Имеющиеся противоречия и неточности в формулировках норм транспортных уставов и кодексов необходимо привести в соответствие положениям ГК.

Глава 2 Система и особенности договоров перевозки отдельными видами транспорта

2.1 Система транспортных договоров

Россия – страна, занимающая достаточно большую территорию, первая среди остальных государств мира по протяженности границ. По этой причине наиболее важной задачей является именно поддержание связи, в частности транспортной, со всеми остальными городами и населенными пунктами.

«В настоящее время перевозки занимают значительное место в гражданском обороте не только России, но и мира в целом» [30, с. 14].

В российском гражданском праве нет единого универсального понятия «транспортного договора» как отдельного вида обязательства. Вместо этого различные виды транспортных договоров регулируются в зависимости от конкретного объекта и вида перевозки, что приводит к множеству нормативных актов, регулирующих различные аспекты транспортной деятельности.

Например:

– договор перевозки грузов: регулируется как Гражданским кодексом РФ, так и отдельными транспортными кодексами и уставами, такими как, Воздушный кодекс, Кодекс внутреннего водного транспорта, Устав железнодорожного транспорта и др. В них изложены нормы по перевозке грузов различными видами транспорта;

– договор перевозки пассажиров и багажа: также имеет свою специфику регулирования. Основные положения о нем содержатся в ГК РФ (глава 40), но на уровне конкретных транспортных уставов и кодексов устанавливаются особые условия, применимые к тому или иному виду транспорта (авиа, ж/д, водный транспорт и т.д.);

– договор фрахтования (чартерный договор): данный вид договора регулирует отношения, связанные с предоставлением транспортного средства (например, судна) для перевозки грузов или пассажиров;

– транспортно-экспедиционный договор: регулирует комплексные услуги по организации перевозки, включая оформление документов, сопровождение груза, решение вопросов с перевозчиком и др.

Таким образом, транспортные обязательства разбиваются на различные виды договоров, каждый из которых регулируется специфическими нормами. Это обусловлено многообразием видов транспорта и характера перевозок, что требует гибкого и специализированного правового регулирования.

Некоторыми авторами выделяется самостоятельная группа транспортных обязательств (или транспортных договоров), включая эту группу в систему гражданских договоров. Все исследователи сходятся во мнении о том, что основным критерием обособления транспортных обязательств является их направленность на перемещение грузов или пассажиров, а также оказание тесно связанных с этим услуг.

При этом понятие транспортные договоры шире, чем понятие договоров перевозок, которые выделяются в самостоятельную группу в главе 40 ГК РФ.

Таким образом, под транспортным договором следует понимать обязательство в сфере правоотношений, связанных с перемещением людей и грузов в пространстве.

Существующую систему транспортных обязательств (транспортных договоров) в Российской Федерации можно разделить на три группы договоров: договоры организации перевозок, договоры перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Договоры перевозки регулируют отношения между транспортными компаниями, организующими перевозки, и их отправителями. Они определяют условия и порядок организации перевозки, включая график, стоимость и другие аспекты.

Данное соглашение является началом договорных отношений между сторонами. Оно также служит важной основой, поскольку стороны согласовывают существенные условия соглашения.

Договор на организацию перевозки – это обязанность одной стороны (перевозчика) принять груз в сроки, установленные законодательством, а другой стороны (грузовладельца) предоставить этот груз в том объеме, который был установлен и согласован сторонами ранее.

Также, исходя из трактовок современной юридической доктрины, можно выделить следующее определение: «С этой точки зрения договор об организации перевозок – это организационный договор, устанавливающий для одной стороны (грузовладельца) предпосылки и порядок предъявления грузов в обусловленном объеме к перевозке, а для другой стороны (перевозчика) — предпосылки и порядок предоставления в установленном объеме транспортных средств и приема грузов к перевозке в установленные сроки» [5, с. 6].

Договор организации перевозок грузов содержит в себе все основные условия, которые необходимы в дальнейшем для заключения каких-либо разовых договоров, также рассматриваемый договор является самым оптимальным для урегулирования долгосрочных взаимоотношений как между одной стороной, так и между другой.

Существенными условиями данного договора выделяют следующие:

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

Однако срок, в течение которого стороны должны заключить основной договор, не считается существенным условием. Поэтому, если в договоре на организацию перевозок (предварительном договоре) этот срок не указан, основной договор нужно заключить в течение года с момента подписания предварительного договора.

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

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

Другие условия, такие как маршруты, календарные графики и ответственность сторон за нарушение условий договора, могут быть включены в договор об организации перевозок по усмотрению сторон. Это становится особенно актуальным, поскольку многие из этих аспектов уже регулируются действующими транспортными уставами и кодексами.

Стороны имеют право детализировать и уточнять условия, чтобы обеспечить более полное соответствие своим требованиям и ожиданиям. Например, можно конкретизировать маршруты, которые будут использоваться для перевозки, что поможет избежать недоразумений и повысить эффективность логистики. Календарные графики могут помочь в планировании сроков доставки и обеспечении стабильности в работе.

Кроме того, определение ответственности сторон за возможные нарушения условий договора является важным моментом, который помогает защитить интересы обеих сторон. Это может включать штрафные санкции, компенсации или другие меры, направленные на минимизацию рисков и решение возникающих споров. Таким образом, дополнительные условия могут сделать договор более полным и эффективным, что, в свою очередь, способствует успешному сотрудничеству сторон.

Договоры перевозки пассажиров, багажа и грузов – соглашения, регулирующие отношения между перевозчиками и пассажирами или отправителями грузов. Они определяют права и обязанности сторон, условия перевозки, ответственность за ущерб или потерю груза и другие важные аспекты.

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

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

Согласно п. 1 ст. 785 Гражданского кодекса РФ: «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» [10].

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

«Среди гражданско-правовых договоров, заключаемых в сфере транспорта, именно договор перевозки груза является одним из ведущих» [41, с. 90]. Так, без перевозки груза сложно представить освоение новых сфер жизни общества в условиях современности.

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

В системе договоров, которые регулируют перевозку, многие правоведы выделяют именно договор перевозки грузов, поскольку считают его «стержневым обязательством», а другие – лишь «основной задачей транспорта» [22, с. 101].

«Договор перевозки грузов представляет собой соглашение, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт

назначения и выдать его грузополучателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» [17, с. 141].

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

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

Сторонами данного договора являются перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель.

«Перевозчик – лицо, которое непосредственно осуществляет перевозку груза, им может являться как юридическое лицо (коммерческая организация), так и физическое (гражданин-предприниматель), но лишь при условии, что они имеют право реализовывать данную перевозку на основании настоящего законодательства. Также перевозчику для осуществления данных действий необходимо иметь лицензию, которая позволяет ему перевозить груз» [29 с. 18]. Данный документ выдаётся в порядке, который установлен Правительством РФ.

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

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024) грузоотправителем (отправителем) является «физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, багажа, грузобагажа, порожнего грузового вагона и указано в перевозочном документе», а грузополучателем (получатель) является «физическое или юридическое лицо,

управомоченное на получение груза, багажа, грузобагажа, порожнего грузового вагона» [53].

Срок – один из элементов договора перевозки грузов.

Это период времени, в который необходимо доставить данный груз.

Так, на основании ст. 792 ГК: «Перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами, кодексами и иными законами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок» [10].

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

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

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

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

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

К одной из важнейших обязанностей грузоотправителя относится оплата перевозки его груза. В большинстве случаев и во многих видах перевозки грузов оплату необходимо вносить отправителю до того, как груз будет отправлен.

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

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

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

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

Ответственность грузополучателя и перевозчика зависит от обязательств, которыми наделен каждый из них. Так, в обязанности перевозчика входят

следующие: отвезти груз лицу, с которым заключен договор, в строго определённый срок; проследить, чтобы груз дошел в том же виде, в каком и был им получен, то есть в целости и сохранности; погрузка и выгрузка товара.

Погрузка-выгрузка может возлагаться как на одну, так и на другую сторону, соответственно, в зависимости от вида транспорта, который используется для перевозки груза.

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

Договор перевозки пассажиров и багажа позволяет переместить пассажира в пространстве. Так, данными транспортными услугами будут пользоваться, в первую очередь, те граждане, которые живут в труднодоступных регионах страны, зачастую находящиеся за пределами агломерации.

Договор по перевозке пассажира или багажа будет являться заключенным лишь в тот момент, когда будут выполнены все существенные условия данного договора. Так, одним из важных условий является предмет, в данном случае – перевоз пассажира или багажа. К другим не менее важным условиям относят: размер оплаты проезда, время отправки и прибытия на нужное место, начальную и конечную точки маршрута. Основанием заключения будет служить покупка и наличие билета при перевозке пассажира и квитанции в случае багажа. Однако, люди, использующие в качестве транспортного средства для перемещения такси не покупают билеты. Так, согласно п. 1 ст. 31 Федерального закона от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024)», «Перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключенного в устной форме, а также посредством акцепта фрахтователем оферты перевозчика легковым такси с использованием информационно-телекоммуникационной сети

"Интернет", позволяющей достоверно установить акцепт указанной оферты» [52].

В пункте 3 статьи 786 Гражданского кодекса Российской Федерации перечислены лишь основные права пассажира в рамках договора перевозки, такие как право на бесплатный или льготный проезд детей, право на бесплатный провоз ручной клади в установленных нормах и право сдавать багаж за плату по установленному тарифу. Тем не менее, круг прав пассажира может быть шире и зависит от типа транспорта и соответствующего транспортного законодательства, которое регулирует его. Таким образом, дополнительные права пассажира могут быть установлены в соответствии с конкретными правилами и нормами, действующими для определенного вида транспорта.

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

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

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

В случае, если зарегистрированный багаж во время перевозки как-либо повредится, то ответственность будет лежать целиком на перевозчике. Так как ручная кладь во время перевозки находится рядом с владельцем, то ответственность за её сохранность будет нести сам пассажир.

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

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

Форма – письменная: билет в случае перевозки пассажира, и квитанция при перевозке багажа. Так, п. 2 статьи 786 Гражданского кодекса Российской Федерации гласит: «Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа багажной квитанцией. Формы билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами, кодексами и иными законами» [10]. Обычно процесс приобретения билета осуществляется на основании информации из документа, удостоверяющего личность пассажира, такого как паспорт, военный билет, удостоверение личности или другой подобный документ. Для детей до 14 лет используется свидетельство о рождении. Это позволяет установить личность пассажира и закрепить его право на проезд в соответствии с условиями договора перевозки.

Срок является важным элементом договора, потому как он определяет промежуток времени, в течение которого перевозчик должен доставить пассажира или груз. Так, в ст. 792 ГК говорится: «Перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами, кодексами и иными законами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок» [10].

Цена – еще один важный элемент договора. Так, «оплата за перевоз пассажиров транспортной компанией общественного использования трактуется на основании тарифов, которые утверждаются в режиме, определенным уставами фирмы» [32, с. 603].

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

Пассажиром будет являться уже физическое лицо. Так, это может быть любой гражданин вне зависимости от его дееспособности. Пассажиры до 14 лет вправе ездить на транспорте по договору перевозки, который будет заключен от их имени и в их интересах родителями, опекунами или усыновителями.

Рассмотрим более подробно особенности договоров перевозки отдельными видами транспорта.

2.2 Договор перевозки морским, внутренним водным и воздушным видами транспорта

Перевозкам грузов в Кодексе внутреннего водного транспорта посвящена гл. XI, в КТМ – глава VIII.

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

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

К особенностям морской перевозки грузов можно отнести срок. Так, в ст. 152 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации говорится следующее: «Перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, при отсутствии соглашения в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом» [21]. Все это обусловлено тем, что морская перевозка признана весьма небезопасным видом перевозки грузов ввиду различных форсмажорных обстоятельств, таких как шторм, плохая видимость, уход от курса, например. Именно поэтому уклонение от срока не будет являться нарушением договора, потому как действия капитана будут направлены всецело на спасение людей, корабля, а также груза. В следствие этого, действия перевозчика не станут являться ошибочными и не повлекут нарушение договора, так как это произошло в связи обстоятельств, которые от него не зависели.

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

Особенностью морской перевозки грузов является форма договора, именуемая коносаментом, который представляет собой товарораспорядительный документ (ценную бумагу), дающий право получить груз после морской перевозки тому лицу, которое указано в качестве получателя.

Также, согласно п. 2 ст. 149 кодекса торгового мореплавания: «Отправитель имеет право потребовать обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, выдачи груза в промежуточном порту или выдачи его не тому получателю, который указан в перевозочном документе, при условии предъявления всех выданных отправителю оригиналов коносамента или предоставления соответствующего обеспечения и с соблюдением правил, установленных статьями 155 и 156 настоящего Кодекса» [21].

Обязательство перевозчика, охватывающее обеспечение сохранности груза, закреплено лишь в КВВТ РФ. Так, в п. 1 ст. 67 КВВТ прописано: «В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или уполномоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату» [20].

В свою очередь, в ст. 150 кодекса торгового мореплавания сказано: «Перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его» [21]. Следовательно, в том случае, если конкретный груз нуждается в особом уходе, ввиду его особенных свойств, и об этом прямо сказано в договоре, то перевозчику надлежит следовать данным указаниям и обеспечивать грузу данный уход.

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

В ст. 130 КТМ раскрывается понятие стальнойной времени: «Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит

его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей (сталийное время), определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения сроками, обычно принятыми в порту погрузки» [21].

Таким образом, на данном виде транспорта при истечении сталийного времени у перевозчика есть обязанность в виде предоставления дополнительного времени на погрузку и выгрузку груза, если между сторонами ранее была такая договорённость – продление срока.

Согласно ст. 132 КТМ: «По окончании сталийного времени соглашением сторон может быть установлено дополнительное время ожидания (контрсталийное время). При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрсталийного времени определяется сроками, обычно принятыми в порту погрузки» [31].

Контрсталийное время исчисляется в календарных днях, часах и минутах с момента окончания сталийного времени, то есть после того, как было израсходовано время, предусмотренное для нормальной погрузки или выгрузки.

В контрсталийное время включаются:

- воскресные и праздничные дни, которые официально признаны нерабочими;
- время, когда погрузка или выгрузка невозможна из-за непреодолимой силы (форс-мажора) или неблагоприятных гидрометеорологических условий, угрожающих безопасности груза или процессу погрузки;
- нерабочее время, объявленное в порту, если оно не связано с действиями перевозчика.

Тем не менее, если погодные условия (например, шторм или густой туман) создают угрозу для безопасности груза или препятствуют безопасной погрузке, это время также включается в контрсталийное. Такие условия могут создать риск повреждения груза или судна, поэтому операции приостанавливаются, но контрсталийное время продолжается. Это важно, так как задержки из-за погодных условий часто непредсказуемы, и судовладелец не должен нести убытки за такие периоды.

Контрсталийное время не засчитывается в том случае, если задержка в погрузке или выгрузке произошла по вине перевозчика. Например, если судно прибыло в порт с задержкой или имело технические проблемы, мешающие выполнению грузовых операций, это время исключается из контрсталийного периода. Это правило защищает грузовладельца от неоправданных финансовых потерь, если нарушение обязательств произошло по вине перевозчика.

Однако, согласно «п. 1 ст. 134 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024), Перевозчик имеет право по истечении контрсталийного времени отправить судно в плавание, если даже весь условленный груз не погружен на судно по причинам, не зависящим от перевозчика. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта». За любое дополнительное время будет изыматься плата в виде демереджа или детеншена. Если погрузка, выгрузка была выполнена раньше срока, то погрузчик получит премию в виде диспача.

Обратимся к ст. 133 КТМ, в которой дается определение платы за досрочное окончание погрузки груза: «Размер платы, причитающейся фрахтователю за окончание погрузки груза до истечения сталийного времени (диспач), определяется соглашением сторон. При отсутствии соглашения сторон диспач исчисляется в размере одной второй демереджа» [21].

В свою очередь, понятие демереджа (платы за контрсталийное время) раскрывается в ст. 132 Кодекса торгового мореплавания: «Размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени (демередж), определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа» [21].

На внутриводных транспортных перевозках плату за перевозку груза могут затребовать ещё до момента погрузки. Это сделано для того, чтобы в случае

повреждения груза при перевозке, была возможность вернуть уплаченную ранее сумму отправителю.

Перевозкам пассажиров в Кодексе внутреннего водного транспорта посвящена гл. XIII, в Кодексе торгового мореплавания - гл. IX.

Ст. 177 КТМ устанавливает, что по договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения и в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату, при сдаче багажа и плату за провоз багажа.

На основании ч.1 ст. 97 КВВТ, по договору перевозки пассажира внутренним водным транспортом перевозчик обязуется перевезти пассажира в порт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в порт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд и при сдаче пассажиром багажа плату за его провоз.

В договоре морской перевозки пассажира проводятся различия между перевозчиком и фактическим перевозчиком. Фактический перевозчик - иное, чем перевозчик, лицо, которое, являясь собственником судна или использующим судно на ином законном основании лицом, фактически осуществляет перевозку пассажира или ее часть, согласно ч. 2 ст. 177 КТМ.

На морском транспорте перевозки осуществляются перевозчиками различных организационно - правовых форм.

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется перевозка перевозчиком или фактическим перевозчиком.

Из приведенного в п. 2 ст. 177 КТМ правила следует, по крайней мере, два признака, характерные для перевозчика:

- он должен быть обозначен в качестве стороны в документе, оформляющем отношения по перевозке;

– осуществлять перевозку на судне, принадлежащем ему на определенном правовом титуле (праве собственности, праве хозяйственного ведения) с использованием услуг экипажа.

Для перевозок пассажиров на морских и внутренних водных транспортных средствах также существуют специальные нормы, касающиеся их прав на безопасность, медицинское обслуживание, информирование и компенсации в случае задержек или отмены рейсов.

Пассажир обязан соблюдать порядок, действующий на морском транспорте, правила пользования судами и пассажирскими помещениями и бережно относиться к имуществу морского транспорта. Ущерб, нанесенный имуществу морского транспорта по вине пассажира, должен быть возмещен. Пассажир, если его поведение на судне угрожает безопасности других пассажиров (туристов), экипажу, судовладельцу, имуществу и судну, может быть высажен в ближайшем порту захода судна без выплаты ему разницы в стоимости билета от места высадки до конечного порта, указанного в билете.

Согласно «п.1 ст. 99 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) Перевозчик обязан предоставить пассажиру указанное в билете или путевке место на судне» [20]. Помимо этого, п. 1 и п.2 ст. 183 того же кодекса гласит, «Пассажир вправе до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора морской перевозки пассажира.

В случае, если пассажир отказался от договора морской перевозки пассажира не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, либо не явился к отходу судна вследствие болезни, либо до отхода судна отказался от договора морской перевозки пассажира вследствие болезни или по зависящим от перевозчика причинам, пассажиру возвращаются вся уплаченная им плата за проезд и плата за провоз багажа» [20].

При помещении пассажира с его согласия на нижеоплачиваемое место составляется акт, в соответствии с которым пассажиру должна быть выплачена разница в стоимости проезда.

КТМ в ст. 184 устанавливает обстоятельства, при которых перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки пассажира:

- военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна;
- блокада пункта отправления или пункта назначения;
- задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора;
- привлечение судна для государственных нужд;
- гибель судна или его захват;
- признание судна непригодным к плаванию.

В таких случаях при отказе перевозчика от исполнения договора морской перевозки пассажира до отхода судна пассажиру возвращаются вся плата за провоз пассажира и плата за провоз его багажа, после начала рейса - их часть в размере, пропорциональном расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена.

Перевозчик должен обеспечить соблюдение объявленного расписания и заходы в указанные пункты в определенные сроки. Если судно опаздывает в пункт пересадки и это вызывает перерыв в поездке пассажира, то срок действия его билета должен быть продлен на весь период задержки до тех пор, пока ему не предоставят возможность продолжить поездку.

В соответствии со ст. 99 КВВТ перевозчик обязан:

- предоставить пассажиру указанное в билете или путевке место на судне;
- в случае если билет или путевка выданы на имя определенного лица, они не могут быть переданы другому лицу;
- в местах обслуживания пассажиров, в том числе в местах продажи билетов, должна быть представлена в наглядной и доступной форме своевременная и достоверная информация об организации перевозок пассажиров

в соответствии с законодательством РФ о защите прав потребителей и правилами оказания услуг.

Пассажирам обеспечиваются условия перевозок, установленные государственными стандартами и другими определяющими комфортабельность судна обязательными нормативами, а также предоставляются пассажирские места любых установленных правилами перевозок пассажиров категорий.

При прекращении по инициативе перевозчика договора перевозки пассажира до отхода судна пассажиру возвращается плата за проезд и за провоз его багажа, при прекращении указанного договора до окончания рейса - плата за проезд и за провоз багажа за не пройденное судном расстояние.

Перевозка грузов морским и внутренним водным транспортом имеет несколько особенностей, которые делают этот вид транспортировки удобным и эффективным:

- большие грузовые мощности: морские и внутренние водные суда способны перевозить большие объемы грузов, что делает их идеальным вариантом для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных товаров;
- доступность удаленных регионов: морские и водные транспортные пути могут доставить грузы в те регионы, куда сложно или дорого добираться другими видами транспорта, такими как авиация или автотранспорт;
- экологическая эффективность: перевозка грузов морским и водным транспортом более экологически чиста, чем автомобильная или авиационная перевозка, так как выхлопные выбросы судов значительно меньше;
- низкая стоимость: морская и водная перевозка обычно является более дешевым вариантом, чем авиационная перевозка, особенно для долгих расстояний или больших объемов грузов;
- возможность международных перевозок: у водных видов транспорта высокий потенциал для международных перевозок, так как большинство стран имеют выход к морю или рекам, что обеспечивает широкий доступ к торговым маршрутам.

Таким образом, морская и внутренняя водная перевозка представляют собой эффективный и надежный способ доставки грузов, особенно для дальних и крупногабаритных перевозок.

Глава XV ВЗК посвящена воздушным перевозкам как пассажиров, так и грузов.

«Авиатранспорт – самый безопасный вид транспорта. Вероятность погибнуть 1:8000000. По статистике самолет является самым безопасным видом транспорта: на 1,5 миллиардов километров приходится всего 0,5 смертей» [29, с. 36].

Согласно ст. 103 ВЗК РФ: «По договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты» [9].

На основании п. 1 ст. 110 ВЗК РФ: «Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю» [9].

Согласно ст. 134 Воздушного кодекса РФ: «Перевозчик обязан страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на страховую сумму, размер которой не должен быть менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент выдачи грузовой накладной, за каждый килограмм груза» [9].

Глава XV Воздушного кодекса посвящена воздушным перевозкам пассажиров.

Пользуясь перевозками на воздушном транспорте, пассажиры могут иметь право на компенсацию в случае задержки, отмены или переноса рейса в соответствии с законодательством и международными соглашениями. Также они могут иметь право на безопасность и соответствующий сервис на борту самолета.

«По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу» [9].

Воздушные перевозки пассажиров подчиняются Федеральным авиационным правилам "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей". Этот документ является основным при регулировании данных перевозок и включает в себя подробные инструкции по всем аспектам соглашения. В нем описаны все основные элементы, права и обязанности сторон договора.

Также на основании п. 1 ст. 106 ВК РФ: «Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах» [9].

На основании п. 71 Приказа Минтранса России от 28.06.2007 г. "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей", перевозка пассажиров, багажа и грузов от одного аэропорта отправления до другого аэропорта назначения несколькими авиакомпаниями по одному перевозочному документу, включая все дополнительные документы, рассматривается как один договор перевозки. Это означает, что независимо от наличия пересадок, перегрузок или

перерывов в перевозке, все этапы считаются частью одного единого договора. Однако, когда перевозка пассажиром осуществляется в направлениях «туда» и «обратно», то она уже будет рассматриваться как два отдельных договора перевозки [40].

Пассажиру воздушного судна предоставляются следующие права:

- проезд на льготных условиях в соответствии с законодательством РФ и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

- бесплатный провоз своего багажа в пределах установленной нормы. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем десять килограммов на одного пассажира;

- бесплатный, при международных воздушных перевозках, в соответствии с льготным тарифом, перевоз с собой одного ребенка в возрасте не старше 2 лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше 2 лет, а также дети в возрасте от двух до 12 лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

- бесплатное пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

Кроме этого, новые Федеральные авиационные правила, которые введены в действие в 2007 году, установили дополнительные права авиапассажиров, решив тем самым многие проблемы, в частности, возникающие при задержке рейсов.

Если рейс задерживается, то через 2 часа ожидания авиакомпания должна предоставить пассажиру телефон или электронную почту, чтобы связаться с близкими. Также авиакомпания должна обеспечить пассажира напитками.

После 4 часов ожидания пассажиру полагается горячее питание.

Если пассажир задержался в аэропорту на более чем на 8 часов днем или более чем на 6 часов ночью, перевозчик обязан разместить его в гостинице.

При задержке вылета авиакомпания организывает хранение багажа.

Пассажиров с детьми перевозчик обязан бесплатно пускать в комнату матери и ребенка.

Если пассажир потерял авиабилет, а также, если его повредили или неправильно оформили, авиакомпания обязана его восстановить.

Воздушная перевозка имеет несколько особенностей:

- быстрота: Воздушные перевозки являются одним из самых быстрых способов доставки грузов и пассажиров на дальние расстояния. Благодаря высокой скорости самолетов можно быстро преодолеть большие расстояния;

- глобальное покрытие: существует обширная сеть международных и внутренних авиалиний, которые позволяют доставлять грузы и пассажиров по всему миру;

- эффективность для дальних расстояний: на дальних расстояниях воздушные перевозки часто являются более эффективными и экономичными, чем другие виды транспорта, учитывая время в пути и стоимость;

- гибкость: Воздушные перевозки обладают высокой гибкостью в плане расписания и возможности доставки крупногабаритных или скоропортящихся грузов;

- безопасность: Воздушные перевозки обычно считаются одними из самых безопасных видов транспорта. Строгие меры безопасности и техническое обслуживание обеспечивают высокий уровень безопасности для пассажиров и грузов.

Однако, у воздушных перевозок есть и недостатки, например:

- проблемы согласования: однако воздушные перевозки могут столкнуться с проблемами согласования, такими как задержки рейсов из-за погоды или ограничения воздушного пространства;

– экологические вопросы: Воздушные перевозки часто критикуются за высокий уровень выбросов CO₂ на пассажира/тонну груза по сравнению с другими видами транспорта;

– высокие затраты: Воздушные перевозки обычно более дорогие по сравнению с другими видами транспорта, особенно на коротких расстояниях или для тяжелых грузов.

Тем не менее, несмотря на эти особенности, воздушные перевозки остаются важным элементом мировой логистики и путешествий, обеспечивая быструю и эффективную доставку грузов и пассажиров по всему миру.

2.3 Автомобильная и железнодорожная перевозка грузов, пассажиров и багажа

В «Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» отсутствует конкретное понятие договора перевозки грузов.

На основании признаков договора перевозки грузов можно дать дефиницию автомобильной перевозки грузов. Так, перевозка грузов на автомобильном транспорте представляет собой доставку груза перевозчиком на транспорте (машине, автобусе) до нужного пункта за строго определенную плату.

В ст. 8 «Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» сказано: «Заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной» [51].

Особенностью перевозки грузов на автомобильном транспорте является срок. Так, в п. 1 ст. 14 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта говорится: «Перевозчики обязаны осуществлять доставку грузов в сроки, установленные договором перевозки груза, а в случае, если указанные сроки в договоре перевозки груза не

установлены, в сроки, установленные правилами перевозок грузов» [51]. Таким образом, в данном случае срок определяется сторонами.

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

Для заключения договора перевозки груза автомобильным транспортом используется оферта – благодаря ей, одна сторона показывает другой свою заинтересованность в заключении данного договора. Вторая стадия будет иметь уже более решающее значение ввиду того, что в следствие ответа второй стороны станет понятен факт того, согласна она на заключение договора или нет. Акцепт, сам ответ, должен быть полным и безоговорочным. «Ответ должен состоять в согласии заключить договор перевозки автомобильным транспортом на согласованных сторонами условиях» [6, 98].

Так, согласно п. 2 ст. 785 «Гражданского кодекса Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.09.2023)», «заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом)» [10].

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

Перевозкам пассажиров на автомобильном транспорте посвящена глава IV Устава автомобильного транспорта.

Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией, провоз пассажиром ручной клади за плату - квитанцией на провоз ручной клади.

В случае невозможности осуществить перевозку пассажира и багажа предоставленным транспортным средством в связи с его неисправностью,

аварией, другими аналогичными причинами пассажир имеет право воспользоваться выданными билетом, багажной квитанцией, квитанцией на провоз ручной клади в другом транспортном средстве, предоставление которого обязан обеспечить перевозчик.

Согласно ст. 22 Устава автомобильного транспорта пассажир имеет право при сдаче багажа для перевозки объявить его ценность. Прием для перевозки багажа с объявленной ценностью осуществляется в порядке, установленном правилами перевозок пассажиров. С пассажира за перевозку багажа с объявленной ценностью взимается дополнительная плата в размере, установленном перевозчиком.

На основании ст. 23 УАТ пассажир имеет право:

- в случае опоздания к отправлению транспортного средства в течение 3 часов или вследствие болезни, несчастного случая в течение 3 суток с момента отправления транспортного средства, на которое был приобретен билет, возобновить действие билета на другое транспортное средство при условии доплаты, размер которой составляет 25% стоимости проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, или получить обратно стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади за вычетом 25 % их стоимости;

- в случае невозможности продолжения перевозки пассажира до пункта его назначения по не зависящим от перевозчика причинам получить обратно стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади пропорционально непроследованному расстоянию.

- вернуть билет в кассу до отправления транспортного средства и получить обратно полную стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади в следующих случаях:

- отмена отправления транспортного средства;
- задержка отправления транспортного средства более чем на час;

- предоставление пассажиру места в транспортном средстве с оплатой проезда по более низкой цене, чем в том транспортном средстве, на проезд в котором пассажиру продан билет;

- непредоставление пассажиру указанного в билете места.

Следовательно, УАТ устанавливает достаточно строгие условия возврата билетов, и, практически всегда, если он осуществляется по инициативе пассажира, предусматривает штрафные санкции.

Особенностями автомобильной перевозки являются:

- высокая скорость доставки: автомобильная перевозка позволяет быстро доставить грузы или пассажиров до нужного места, обеспечивая высокую скорость перемещения;

- гибкость маршрутов и расписаний: автомобильный транспорт позволяет выбирать оптимальные маршруты и графики движения, что обеспечивает более гибкую и индивидуальную круглосуточную работу;

- автомобильная перевозка позволяет доставить грузы и пассажиров прямо до нужного места назначения, исключая необходимость пересадок и дополнительных перегрузок;

- возможность перевозки крупных и тяжелых грузов: автомобильный транспорт отлично справляется с перевозкой крупногабаритных и тяжелых грузов, что делает его идеальным для доставки различных товаров;

- удобство и комфорт для пассажиров: автомобильная перевозка обеспечивает удобные сидения, климат-контроль и другие услуги, что делает путешествие комфортным и приятным для пассажиров;

- удобство перевозки багажа: автомобильные перевозки часто обеспечивают возможность перевозки большого объема багажа, что делает их оптимальным вариантом для туристов и путешественников.

Грузоперевозкам железнодорожным транспортом посвящена II глава Устава железнодорожного транспорта.

В ст. 25 Устава Железнодорожного транспорта РФ дается следующее определение грузовым перевозкам: «В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза» [52].

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

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

Погрузка-выгрузка грузов на железнодорожном транспорте напрямую зависит от места. Так, по общему правилу, если это места общего пользования (станция железной дороги), то погрузку-разгрузку будет осуществлять перевозчик. В случае если погрузочно-разгрузочные работы проводятся в местах необщего пользования, то выполнять их будет либо грузоотправитель, либо грузополучатель. Но, тем не менее, данные правила могут быть изменены в договоре путем соглашения сторон, в виду того, что им присуща диспозитивность.

Законодательство в сфере транспорта предусматривает изменение пункта назначения или лица, которому надлежит получить перевозимый груз. Так в ст. 31 Устава железнодорожного транспорта говорится: «По заявлению в письменной форме грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, перевозчик в порядке, установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или)

железнодорожной станции назначения» [52]. Соответственно, в данном случае перевозка будет осуществляться уже по новым перевозочным документам, за которые необходимо будет оплатить определенную стоимость взимаемого сбора.

В железнодорожных транспортных перевозках плату за перевозку груза могут затребовать ещё до момента погрузки. Это сделано для того, чтобы в случае повреждения груза при перевозке, была возможность вернуть уплаченную ранее сумму отправителю.

На основании ст. 36 Устава железнодорожного транспорта РФ: «Грузополучатель может отказаться от принятия грузов в тех случаях, если качество грузов вследствие повреждения, порчи или по иным причинам изменилось в такой степени, что исключается возможность частичного или полного использования таких грузов по назначению» [52].

УЖТ и принятые в соответствии с ним Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте за просрочку доставки багажа, грузобагажа при их выдаче предусматривают, что перевозчик уплачивает пассажиру, получателю на основании акта, составленного по требованию пассажира, получателя, пени в размере 3% платы за перевозку багажа, грузобагажа за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку багажа, грузобагажа.

Также пассажир вправе расторгнуть договор перевозки до отправления поезда и возвратить в железнодорожную билетную кассу неиспользованный проездной документ (билет) для проезда в поезде дальнего следования. При этом не имеет значения причина, по которой он это делает.

При возврате пассажиром проездного документа (билета):

- не позднее, чем за 8 часов до отправления поезда он вправе получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты, т.е. в этом случае пассажиру возвращается полная стоимость проезда;

– менее чем за 8 часов, но не позже, чем за 2 часа до отправления поезда он вправе получить стоимость билета и 50% стоимости плацкарты;

– менее чем за 2 часа до отправления поезда он вправе получить обратно стоимость билета, но стоимость плацкарты не возвращается.

В Уставе железнодорожного транспорта перевозке пассажиров посвящена гл. VI.

Согласно ст. 82 УЖТ «по договорам перевозок перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения пассажиров с предоставлением им мест в поезде (за исключением поездов пригородного сообщения, в которых не предусмотрено предоставление пассажиру отдельного места), их багаж, а также грузобагаж отправителей, выдать багаж, грузобагаж уполномоченным на получение багажа, грузобагажа лицам. При этом, согласно установленным тарифам, пассажиры обязуются оплатить свой проезд, при сдаче багажа - его провоз, а отправители грузобагажа - провоз грузобагажа» [52].

На железнодорожном транспорте пассажиры имеют право на возврат стоимости билета в случае отмены или задержки поезда, а также на обеспечение безопасности и комфортного пребывания во время поездки.

Заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), сдача пассажирами багажа - багажными квитанциями, сдача отправителями грузобагажа - грузобагажными квитанциями.

Пассажир обязан иметь проездной документ (билет), а перевозчик или иное уполномоченное перевозчиком лицо обязаны оформить проездной документ (билет) при наличии свободного места в поезде до указанной пассажиром железнодорожной станции назначения.

Физические лица имеют право приобретать проездные документы (билеты) в любой поезд и любой вагон до указанной ими железнодорожной станции назначения, открытой для осуществления операций по перевозке пассажиров.

Перевозчики и владельцы инфраструктур должны обеспечивать:

– безопасность перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа;

- качественное обслуживание пассажиров на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах, пассажирских платформах и в поездах;
- сохранность перевозимых багажа, грузобагажа;
- движение пассажирских поездов в соответствии с расписанием;
- своевременную доставку багажа, грузобагажа.

Пассажирские вагоны, а также вокзалы и другие сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны содержаться в исправном техническом состоянии и соответствовать требованиям строительных и санитарных норм, правил, других нормативных документов.

Так, с 3 июня 2003 г. действуют Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, устанавливающие требования к содержанию вокзалов, размеры купе, параметры микроклимата в вагонах.

Договор перевозки пассажиров железнодорожным транспортом регулируется достаточно большим количеством нормативно-правовых актов, это отражается на перевозочном процессе, так как предусматривается широкий круг прав пассажира и обязанностей перевозчика.

К особенностям железнодорожной перевозки можно отнести следующее:

- железнодорожная перевозка является одним из самых безопасных видов транспорта, благодаря регулярному техническому обслуживанию и контролю состояния инфраструктуры;
- железнодорожный транспорт обладает большой грузоподъемностью, что позволяет перевозить крупные и тяжелые грузы, которые не могут быть доставлены другими видами транспорта;
- железнодорожные пути имеют хорошую географическую доступность и охватывают большую территорию, что делает железнодорожную перевозку эффективным способом доставки грузов на дальние расстояния;

– железнодорожная перевозка обладает высокой скоростью движения по сравнению с другими видами транспорта, что позволяет быстро и эффективно доставлять грузы на большие расстояния;

– железнодорожная инфраструктура обеспечивает возможность перевозки грузов в различных направлениях и соединяет различные транспортные узлы, что упрощает процесс транспортировки грузов и обеспечивает их быструю доставку.

Таким образом, для обеспечения связи между удаленными регионами России используются различные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, авиационный, водный. Автомобильные и железнодорожные дороги являются основными видами транспорта на территории страны, обеспечивая связь между городами и населенными пунктами.

Воздушный транспорт играет важную роль в обеспечении связи с отдаленными и труднодоступными районами страны. Авиаперелеты позволяют быстро добраться до удаленных регионов и обеспечивают экономическое и социальное развитие этих территорий.

Водный транспорт также играет большое значение для нашей страны, ввиду большого количества внутренних водных путей, которые используются для перевозки грузов и пассажиров. Водный транспорт обеспечивает связь между различными регионами страны, что является важным элементом экономического развития.

Так, поддержание транспортной связи в России является приоритетной задачей государства, поскольку это обеспечивает мобильность населения, развитие экономики и укрепление государственности.

Глава 3 Ответственность сторон и страхование рисков в транспортных договорах

3.1 Актуальные проблемы ответственности сторон по некоторым видам транспортных договоров

В современном мире перевозки играют ключевую роль в гражданском обороте как в России, так и на международном уровне, оказывая влияние на экономику, торговлю и социальные процессы. Железнодорожные перевозки занимают особое место благодаря своей эффективности, масштабу и возможности перевозить большие объемы грузов на дальние расстояния. Однако успешное функционирование договоров перевозки по железной дороге зависит от множества факторов, среди которых важнейшее значение имеет распределение ответственности между сторонами – перевозчиком и грузоотправителем.

Правильное распределение ответственности способствует снижению рисков и конфликтов, а также повышает доверие между участниками процесса. Тем не менее, на сегодняшний день законодательство, регулирующее ответственность сторон в сфере железнодорожных перевозок, вызывает множество вопросов и критику со стороны специалистов. Существующие нормативные акты зачастую не обеспечивают четкости и справедливости в распределении рисков, что приводит к спорам и затруднениям на практике.

В дальнейшем, анализируя проблемы и недостатки в этой сфере, будут рассмотрены конкретные примеры и ситуации, демонстрирующие, что текущие правовые нормы требуют значительных изменений и доработок для того, чтобы более эффективно регулировать отношения в рамках железнодорожных перевозок.

Положения, касающиеся ответственности железнодорожного перевозчика за предоставление технически неисправного контейнера, вызывают разные интерпретации и оценки среди экспертов и участников транспортного рынка.

Согласно статье 20 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ РФ), перевозчик несет ответственность за проверку и обеспечение технической пригодности контейнеров и других транспортных средств используемых для перевозки грузов.

Это означает, что перевозчик обязан своевременно выявлять любые дефекты или неисправности контейнеров и транспорта, и принимать меры для их устранения. Если перевозчик предоставляет контейнер или транспорт, не соответствующий техническим требованиям, его обязанностью является замена такого контейнера на исправный.

В случае, если использование неисправного контейнера приводит к повреждению или утрате груза, либо же к задержке груза, перевозчик несет ответственность за причиненный ущерб. Это положение подчеркивает значимость контроля со стороны перевозчика и его обязанность обеспечивать безопасность и сохранность груза на всех этапах транспортировки.

При этом вопрос о том, каким образом и в какой степени возлагается ответственность на перевозчика в каждом конкретном случае, может вызвать споры, особенно если неисправность контейнера выявляется после передачи груза. Однако проблема заключается в том, что действующее транспортное законодательство не содержит однозначных положений относительно того, какие последствия возникнут для перевозчика, если грузоотправитель загрузил товар в контейнер, заведомо зная о его технической непригодности. В таких ситуациях могут возникнуть споры по поводу распределения ответственности между сторонами. Вопрос о том, должен ли перевозчик нести ответственность за ущерб, причиненный грузу, если грузоотправитель осознанно использовал неисправный контейнер, остается открытым.

Высший Арбитражный Суд России (ВАС РФ) ранее высказывался по подобным вопросам. В его практике были случаи, когда рассматривалась степень осведомленности и вины грузоотправителя при использовании технически непригодного контейнера или вагона. ВАС РФ отмечал, что, если грузоотправитель знал или должен знать о дефектах контейнера, это может

влиять на распределение ответственности между сторонами. Однако даже в таких случаях перевозчик не полностью освобождается от своих обязанностей, поскольку именно на него возложена обязанность обеспечить исправность транспортных средств, включая контейнеры.

Так, стоит отметить, что обязательство по определению технической пригодности контейнеров возложена на перевозчиков.

Соответственно, на основании ст. 796 ГК РФ бремя доказывания отсутствия вины перевозчика лежит на нем: «Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело» [10].

Так, в ст. 118 УЖТ говорится, что перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение груза в случае, если: «груз, грузобагаж прибыли в исправных вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо исправных вагоне, контейнере без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза, грузобагажа; недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза в открытом железнодорожном подвижном составе» [52].

В той же статье УЖТ содержится положение, согласно которому перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что данные повреждения произошли по вине перевозчика. Вследствие этого УЖТ перекладывает бремя доказывания вины перевозчика на лицо, предъявившее претензию и лишь в том случае, если вина будет обнаружена, тогда перевозчика можно будет привлечь к имущественной

ответственности за несохранность целостности груза. Следовательно, нормы УЖТ противоречат императивным нормам ГК, изложенным в ст. 796 и п. 2 ст. 3 ГК, в последней же изложено положение, согласно которому нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать Гражданскому кодексу РФ.

В пример можно привести «п. 3 обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции, утвержденный Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 20 декабря 2017 года», который гласит:

«Перевозчик не освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в соответствии со статьей 118 Устава железнодорожного транспорта, если грузоотправителем (грузополучателем) будет доказана вина перевозчика в наступлении данных обстоятельств. Заводом (грузополучателем) и перевозчиком заключен договор железнодорожной перевозки грузов, согласно которому перевозчик обязался доставить вверенный ему отправителем груз (лом и отходы стальные негабаритные). Заключение договора перевозки груза массой 55 250 килограмм подтверждается транспортной железнодорожной накладной и квитанцией о приеме груза на повагонную отправку. На станции назначения перевозчиком была произведена контрольная проверка массы груза в вагонах, в результате выявлена недостача 37 728 килограмм, о чем были составлены коммерческие акты. Сославшись на то, что груз перевозился в сопровождении охраны, перевозчик отказал в удовлетворении претензии завода о возмещении реального ущерба. Завод обратился в арбитражный суд с иском к перевозчику о взыскании соответствующих сумм. Решением суда первой инстанции, оставленным без изменения постановлением суда апелляционной инстанции, в удовлетворении исковых требований отказано. Суды руководствовались статьей 118 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав железнодорожного транспорта) и пришли к выводу, что перевозка груза в сопровождении охраны

является основанием для освобождения перевозчика от ответственности за недостачу груза. Арбитражный суд округа отменил названные судебные акты и удовлетворил исковые требования по следующим основаниям. В силу статей 307, 309 ГК РФ перевозчик должен исполнять свои обязательства исходя из требований разумности и добросовестности. Статьей 118 Устава железнодорожного транспорта установлено, что перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза в случае, если перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя). Исключение составляют случаи, когда груз был утрачен по вине перевозчика. В соответствии с пунктом 1 статьи 401 ГК РФ лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства. По смыслу правовой позиции, содержащейся в пункте 7 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.03.2016 № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств», не проявление должником хотя бы минимальной степени заботливости и осмотрительности при исполнении обязательства признается умышленным нарушением обязательства. В рамках настоящего дела завод представил убедительные доказательства того, что перевозимый груз по своим характеристикам являлся габаритным и тяжеловесным и без ведома работников перевозчика уменьшить его массу на 37,7 тонны (68,2 процента; то есть больше чем на половину в каждом вагоне) в подвижном составе невозможно. Профессиональный перевозчик мог и должен был предотвратить недостачу груза при таких обстоятельствах. Таким образом, перевозчиком не были проявлены даже минимальные заботливость и осмотрительность, которые полагается проявить при перевозке вверенного груза. При этом перевозчик в соответствии с требованиями процессуального законодательства не опроверг доводы истца» [28].

В то же время в судебной практике нет единого подхода к тому, как Арбитражные суды применяют данные нормы. Это подтверждается различными примерами судебных решений, где одни суды трактуют нормы одним образом, а другие — по-другому. Различия в правоприменении могут касаться как толкования отдельных положений, так и способов их применения к конкретным ситуациям. Такая неоднозначность приводит к правовой неопределённости и затрудняет формирование единообразной судебной практики по вопросам, связанным с этими нормами

«Решение Арбитражного суда Новосибирской области по делу №А45-12555/07–39/274. Истец обратился с исковым заявлением о взыскании стоимости недостающего груза и провозной платы ввиду недостачи первого. Установлено, что железнодорожный вагон был поврежден, вследствие чего утечка угольного концентрата составила порядка 6600 тонн. Решением суда было отказано в удовлетворении исковых требований. Суд обосновал своё решение коммерческой неисправностью вагона, а также отсутствием вины ответчика — перевозчика. Помимо этого, истец допустил ошибку в определении недостачи груза без учета предельных расхождений, в результате чего суд пришел к выводу, что истец необоснованно не учёл требования нормативных актов и не исключил из окончательной массы груза вероятность погрешности при перевозке. Также суд апелляционной инстанции согласился с решением суда первой инстанции в том, что утрата груза произошла из-за неисправностей кронштейна, которые отнесены к коммерческим, и, соответственно, ответственность за утрату груза несет отправитель, с доводами истца, касаясь того, что на ответчике лежит бремя доказывания отсутствия вины в случае недостачи груза, суд также не согласился, посчитав их несостоятельными» [27].

«Иной позиции придерживался Арбитражный суд Уральского округа по делу № КГ-А40/856-15, удовлетворив требования истца и обосновав своё решение тем, что бремя доказывания недостачи груза, вызванная недостоверными сведениями, которые были указаны грузоотправителем в

железнодорожной транспортной накладной, лежит целиком на перевозчике» [35].

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

В постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп. от 01.07.2010) содержатся следующие разъяснения: «При применении статьи 118 Устава следует исходить из того, что в предусмотренных в этой статье случаях перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза при перевозке, если докажет, что они произошли, как указано в статье 796 ГК РФ, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело» [36].

Также ст. 118 УЖТ, говорящая о том, что вина перевозчика доказывается в случае подачи другой стороной претензии, не соответствует п. 2 ст. 401 ГК, в котором говорится: «Отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство» [10].

Кроме того, представляется нелогичным возлагать на отправителя или получателя обязанность доказывать вину перевозчика. Эти лица объективно не могут контролировать процесс перевозки на всех его этапах, так как, как правило, не имеют физической возможности следить за действиями перевозчика во время транспортировки груза. Они не присутствуют при погрузке, разгрузке и перемещении груза, не могут оценить состояние транспортного средства или условия его эксплуатации. Таким образом, на них возлагается бремя доказывания обстоятельств, на которые они не имеют никакого влияния. Это создаёт дисбаланс в отношениях между сторонами и ставит отправителя или получателя в заведомо невыгодное положение, поскольку перевозчик, находясь в более выгодной позиции, может злоупотреблять отсутствием контроля со

стороны другой стороны. В конечном итоге это приводит к несправедливому распределению ответственности в спорных ситуациях.

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

Помимо всего прочего, ситуация, когда грузоотправитель осознает техническую неисправность контейнера, но все равно использует его для перевозки, создает юридическую неопределенность. Поскольку законодательство не регламентирует такие случаи напрямую, они часто становятся предметом арбитражных споров и решение зависит от обстоятельств конкретного дела, включая доказательства осведомленности сторон, условия договора, а также нормы, регулирующие ответственность в сфере транспортных услуг.

В научных исследованиях предполагается, что пригодность контейнеров может оцениваться как с технических, так и с коммерческих точек зрения, причем эти два аспекта часто взаимодействуют. Техническая пригодность представляет собой соответствие контейнеров установленным государством нормам и нормативам, регулирующие их эксплуатационные характеристики, безопасность, устойчивость к внешним факторам и другим параметрам. Коммерческая пригодность, в свою очередь, предполагает, что контейнер будет эффективно использоваться для ведения коммерческих операций, включая транспортировку и хранение грузов, а также его экономическую роль для владельцев и операторов.

Если контейнер не соответствует техническим требованиям, он увеличивает свою коммерческую ценность, поскольку не может быть

задействован в процессах транспортировки и логистики. Таким образом, техническая надежность является основой для коммерческих преимуществ: без соблюдения своих технических требований, контейнер не сможет выполнять свои функции в коммерческом обороте.

Некоторые исследователи, такие как Моргунова Г. А., отмечают, что техническая и коммерческая непригодность часто переплетаются настолько быстро, что их разделение в некоторых случаях невозможно. Это означает, что технические дефекты контейнера автоматически делают его дешевле. Например, если контейнер имеет повреждения, которые препятствуют его безопасной эксплуатации, это снижает его рыночную стоимость и потенциальную прибыль от использования.

Для дальнейшего рассмотрения проблемы автор предлагает ввести термин «двойная непригодность» который будет описывать ситуации, когда контейнер или вагон одновременно не отвечает ни техническим, ни коммерческим требованиям. Такой термин позволяет более точно охарактеризовать случаи, когда неисправности контейнеров касаются как их физического состояния, так и возможности их использования в коммерческой деятельности. Разграничение понятия «двойной непригодности» может позволить глубже проанализировать проблемы эксплуатации контейнеров и вагонов в транспортных и международных классах. Когда речь идет о такой непригодности, важно отметить, что это явление имеет далеко идущие последствия не только для владельцев контейнеров, но и для всей цепочки логистических операций. Если контейнер или вагон не соответствуют техническим требованиям, это может привести к возникновению проблем. Во-первых, такие дефекты могут создать угрозу безопасности, что важно как для производителей, так и для груза. Во-вторых, несоответствие может вызвать задержку в поставках, поскольку компания не сможет использовать такие транспортные средства. Это, в свою очередь, нарушает договорные отношения между перевозчиком и грузоотправителем.

Кроме того, «двойная непригодность» может иметь и юридические последствия. Например, в случае использования технически неисправных контейнеров, не соответствующих государственным стандартам, компания может быть привлечена к ответственности за несоблюдение нормативных актов и правил безопасности. Это может повлечь за собой штрафы, судебные разбирательства и ущерб репутации. С другой стороны, коммерческая непригодность контейнеров приводит к снижению экономичности перевозки, поскольку такие контейнеры могут потребовать дополнительных затрат на обслуживание или стать причиной недовольства грузоотправителей.

Таким образом, использование термина «двойная непригодность» сможет учитывать не только взаимосвязь технической и коммерческой стороны эксплуатации контейнеров, но и комплексное отношение к их стоимости. Данное положение наталкивает нас на необходимость разработки более строгих показателей контейнеров и вагонов с учетом их технического состояния, а также коммерческой эффективности.

Продолжая рассматривать коммерческую и некоммерческую пригодность контейнеров и в целом транспорта, стоит отметить, что под коммерческой пригодностью следует понимать соответствие технического состояния транспортной тары (контейнер) требованиям, предъявляемым к перевозке конкретного вида груза. Данное понятие детально раскрывается в статье 20 УЖТ РФ и подразумевает, что контейнер должен обеспечивать сохранность грузов в процессе перевозки, не причиняя ему механических повреждений, загрязнений или иных ухудшении качества.

Согласно действующему законодательству и сложившейся судебной практике, ответственность за сохранность груза при перевозке лежит на перевозчике. Однако данное правило содержит существенные исключения: если грузоотправитель был осведомлен о коммерческой непригодности транспортного средства и тем не менее произвел погрузку груза, то риск утраты или повреждения груза переходит на него. Такой подход основан на принципе добросовестности и разумности закреплённом в гражданском законодательстве.

В качестве иллюстрации такой ситуации можно привести пример, приведенный Г. А. Моргуновой: неудовлетворительное состояние оболочки контейнера, создающее риск повреждения груза влагой. В данном случае, если грузоотправитель визуально осмотрел контейнер и обнаружил признаки протечки, но все равно произвел погрузку, то он не сможет впоследствии взыскать с перевозчика убытки, вызванные повреждением груза.

В некоторых случаях, когда есть факт наличия двойной непригодности груза, к примеру, поврежден его внешний вид, либо же есть факт коммерческой непригодности, то данный случай можно рассматривать как освобождение грузоперевозчика от ответственности за ненадлежащую перевозку. Как показывает практика, коммерческая непригодность зачастую носит завуалированный характер, и ее проявление может быть затруднительным.

Как справедливо отмечает Моргунова Г. А., ответственность отправителя груза заключается в обнаружении только очевидных или явных дефектов, которые могут быть обнаружены без тщательной экспертизы или глубокого анализа контейнера. Если же коммерческая непригодность скрыта и не может быть определена отправителем на стадии подготовки и транспортировки груза для перевозки, это может создать дополнительные сложности.

Таким образом, если коммерческая непригодность неочевидна и не может быть установлена отправителем при обычном осмотре или подготовке груза, перевозчик не может быть полностью освобожден от ответственности. Ответственность за целостность и качество перевозимого груза в таких случаях, как правило, все равно возлагается на перевозчика, поскольку в его обязанности входит обеспечение безопасной и надлежащей перевозки.

Помимо вышесказанного в сфере железнодорожных перевозок часто возникают ситуации, когда вагоны и контейнеры для перевозки грузов предоставляются не самим перевозчиком, а сторонними организациями, к которым могут относиться: лизингодатели, собственники контейнерных парков и другие. В случае обнаружения технических неисправностей вагонов или

контейнеров в соответствии с действующим законодательством составляется акт общей формы в трех экземплярах.

Так, на основании Приказа Минтранса России от 27 июля 2020 года № 256 «Об утверждении Правил перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащих порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения: «Акт о повреждении контейнера составляется перевозчиком при участии представителя грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), владельца железнодорожного пути необщего пользования, других юридических или физических лиц, а также лиц, виновных в повреждении контейнера» [39].

Для повышения эффективности разрешения споров, связанных с утратой или повреждением груза вследствие технической неисправности транспортного средства, кроме того, целесообразно внести изменения в статью 20 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, уточнив что ответственность перевозчика за ущерб причиненный отправителю груза вследствие использования технически неисправного контейнера, не наступает, если отправитель был осведомлен о такой неисправности до начала перевозки предлагается расширить сферу применения акта технической неисправности. В частности, такой акт должен составляться не только в отношении транспортных средств, предоставленных третьими лицами, но и в отношении транспортных средств, принадлежащих самому перевозчику. Данное положение позволит более справедливо распределять ответственность между участниками транспортного процесса и снизить риски для перевозчиков.

Анализ статьи 20 Устава железнодорожного транспорта РФ выявляет интересную особенность: законодательство предоставляет грузоотправителю права отказаться от использования транспортного средства, которое признано

непригодным для перевозки груза. Иными словами, если вагон или контейнер не соответствует необходимым техническим требованиям, отправитель может отказаться от его использования, не неся за это никакой ответственности.

Однако возникает логичный вопрос что происходит если отправитель несмотря на выявленные неисправности принимает решение о продолжении перевозке? В таком случае он фактически принимает на себя риски, связанные с возможными повреждениями груза в пути. И самое главное: если груз все же будет поврежден, может ли отправитель предъявить претензии перевозчику ссылаясь на первоначальную неисправность транспортного средства.

Чтобы избежать подобных спорных ситуаций и обеспечить четкое распределение ответственности между сторонами. Предлагается дополнить статью 20 УЖТ РФ новыми требованиями: «Перед началом перевозки обе стороны (отправитель и перевозчик) должны совместно осмотреть транспортное средство и составить акт, в котором будут подробно описаны его техническое состояние, включая все выявленные неисправности». Данное нововведение позволит определить следующие факторы:

- фиксация начального состояния: Акт Осмотра будет служить доказательством того, что на момент передачи груза перевозчику транспортное средство находилось в определенном техническом состоянии;

- предотвращение споров: в случае возникновения претензий по поводу повреждении груза, наличие акта позволит установить причинно-следственную связь между повреждением и конкретной неисправностью, указанной в акте;

- распределение ответственности: если в акте будет указано, что отправитель был осведомлен о неисправности, но тем не менее дал согласие на перевозку, то его претензии будут считаться необоснованными.

Таким образом, введение обязательного предварительного осмотра транспортного средства с оформлением акта позволит:

- уточнить права и обязанности сторон;
- предотвратить возникновение спорных ситуаций;

- повысить уровень безопасности перевозок;
- усилить ответственность перевозчиков за техническое состояние транспортных средств.

Важно отметить, что предполагаемые изменения не ограничивают право отправителя, он по-прежнему будет иметь возможность отказаться от использования неисправного транспортного средства. Однако, если он примет решение о продолжении перевозки, то должен быть готов к возможным последствиям. Принести ответственность за свое решение, данное предложение позволит создать более прозрачные и справедливые условия для всех участников транспортного процесса.

Таким образом, существующее законодательство о железнодорожных перевозках не в полной мере учитывают все возможные ситуации, возникающие на практике. В частности, оно не дает однозначного ответа на вопрос о том, кто должен нести ответственность за повреждение груза, если его причиной стала неисправность транспортного средства, о которой отправитель знал заранее. Такая правовая неопределенность создает почву для возникновения длительных и дорогостоящих судебных разбирательств, значительно затрудняя разрешение споров между перевозчиком и отправителем. Отсутствие четких законодательных норм в таких случаях приводит к тому, что суды вынуждены принимать решения, основываясь на конкретных обстоятельствах каждого дела. Это, в свою очередь, порождает правовую неопределенность и делает предсказуемость исхода споров крайне низкой. В результате, как перевозчики, так и отправители несут дополнительные финансовые и временные издержки, связанные с разрешением споров. Более того, такая ситуация подрывает доверие к железнодорожным перевозкам. Если участники рынка не уверены в том, что их права будут защищены в случае возникновения спорных ситуаций, это может привести к снижению объемов перевозок и, как следствие, к ухудшению качества предоставляемых услуг.

Задержка в выполнении обязательств со стороны перевозчика является одной из наиболее значительных проблем в сфере грузоперевозок на

железнодорожном транспорте. Такие просрочки могут быть вызваны различными факторами, включая технические неисправности живого состава, неблагоприятные погодные условия, а также организационные недостатки.

Эти задержки могут привести к убыткам как для грузоотправителей, так и для отдельных перевозчиков, поскольку они нарушают графики поставок и могут отвечать за репутацию компаний. В свою очередь, это может вызвать недовольство отправителей и привести к снижению конкурентоспособности на рынке услуг. Поэтому решение проблем с просрочкой выполнения является в значительной степени актуальным для повышения качества обслуживания в сфере железнодорожных грузоперевозок.

В ст. 97 УЖТ говорится следующее: «За просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов, контейнеров перевозчик (при перевозках в прямом смешанном сообщении - перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз) уплачивает пени в размере шести процентов платы за перевозку грузов, порожнего грузового вагона (вагонов), контейнера (контейнеров) за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере 50 процентов платы за перевозку данных грузов, порожнего грузового вагона (вагонов), контейнера (контейнеров), если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных частью первой статьи 29 настоящего Устава обстоятельств» [52].

Согласно Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации, ответственность перевозчика за задержку доставки груза, багажа или грузобагажа может быть исключена лишь при наличии определенных обстоятельств, которые строго регламентированы законом. Это означает, что перевозчик не может избежать ответственности по своему усмотрению; для освобождения от нее необходимы четко прописанные в законе условия, такие как: форс-мажорные обстоятельства, стихийные бедствия или действия третьих лиц.

Такой подход обеспечивает защиту прав грузоотправителей и поддержку высокого уровня ответственности со стороны перевозчиков. Установленные правила помогают минимизировать риски для всех участников транспортного процесса и контроля, которые будут учитываться при задержках.

В частности, статья 29 Устава железнодорожного транспорта предусматривает, что перевозчик освобождается от ответственности за несвоевременную доставку груза при наличии следующих обстоятельств:

- непреодолимая сила (форс-мажор): это события, которые невозможно было предвидеть и предотвратить (например, природные катастрофы, военные действия и другие экстраординарные обстоятельства);

- ликвидация последствий аварий или неисправностей на путях сообщения: если задержка произошла из-за необходимости устранения последствий аварий или неисправностей на железнодорожных путях, это также может быть основанием для освобождения перевозчика от ответственности;

- действия государственных органов: если задержка была вызвана решениями или действиями органов государственной власти, это обстоятельство также позволяет исключить ответственность перевозчика;

- прочие обстоятельства, указанные в законодательстве: кроме упомянутых выше причин, Устав или другие нормативные акты могут предусматривать дополнительные обстоятельства, при которых ответственность перевозчика за просрочку доставки может быть исключена.

Перевозчик может быть освобожден от ответственности за просрочку только в том случае, если докажет, что она произошла именно по этим причинам. Это обеспечивает баланс интересов между грузовладельцем и перевозчиком, так как перевозчик не несет ответственность за события, которые находятся вне его контроля, но при этом грузовладелец имеет право на компенсацию за просрочку в других случаях.

В ряде случаев пеня как форма неустойки оказывается недостаточной для полноценной защиты интересов сторон из-за её ограниченного размера. Пеня

устанавливается за каждый день просрочки, но она часто не отражает реальных убытков, которые может понести пострадавшая сторона, особенно в сложных цепочках поставок, где временные рамки имеют критическое значение. Это особенно актуально в ситуациях, когда грузоотправитель одновременно выступает и поставщиком по договору поставки.

Пеня представляет собой стандартную меру ответственности за просрочку исполнения обязательств, например, за задержку в доставке товара. Её размер может быть зафиксирован договором, но зачастую он ограничен и не всегда покрывает фактические убытки, которые возникают у заказчика (покупателя). Например, в случае длительной задержки доставка может быть критична для выполнения производственных или торговых планов, что может привести к значительным финансовым потерям, таким как недополученная прибыль, простой в производстве или даже потеря контрагентов.

Ситуации усложняются, когда грузоотправитель одновременно является поставщиком товаров по договору поставки. Это довольно распространено в торгово-промышленных отношениях, где один субъект берет на себя несколько функций. Если грузоотправитель-поставщик не справляется с обязательствами по своевременной поставке товара, это может повлечь за собой серьезные последствия для заказчика. В этом случае заказчик имеет право требовать не только уплаты пени, но и полного возмещения понесенных убытков.

В предпринимательской деятельности особое внимание уделяется исполнению договорных обязательств в установленные сроки, так как задержки могут нанести значительный урон бизнесу. Согласно общим нормам гражданского законодательства (например, ст. 393 ГК РФ), ненадлежащее исполнение обязательств одной из сторон — будь то просрочка поставки, неисполнение условий договора или иное нарушение — влечет за собой обязанность возмещения убытков. Важно, что для предпринимателей наличие проблем с исполнением обязательств со стороны контрагента не является достаточным основанием для освобождения от ответственности.

Поскольку пени могут быть недостаточны для полного возмещения ущерба, грузовладелец вправе требовать возмещения убытков. Под убытками понимаются:

- реальный ущерб: это фактические убытки, понесенные стороной в результате нарушения обязательств, например, расходы на дополнительные логистические услуги, хранение товаров, оплату простаивающего оборудования;
- упущенная выгода: доходы, которые заказчик мог бы получить при своевременной поставке груза, но не получил из-за задержки.

Это особенно актуально, если из-за просрочки заказчик не смог выполнить свои обязательства перед третьими лицами, например, контрагентами, клиентами или потребителями.

Задержки поставки товара могут вызвать эффект «домино», нарушая все последующие звенья цепочки поставок. Например, если поставщик не доставил материалы вовремя, это может привести к остановке производственного процесса у заказчика. В таких случаях пени зачастую недостаточно для возмещения ущерба, так как последствия просрочки выходят за рамки непосредственно самого договора поставки и могут включать упущенные возможности, снижение конкурентоспособности и потерю ключевых клиентов.

Таким образом, пеня, являясь стандартной мерой ответственности за просрочку, не всегда способна полностью компенсировать ущерб в сложных ситуациях, особенно если речь идет о предпринимательской деятельности. В таких случаях грузоотправитель-поставщик может быть обязан не только выплатить пеню, но и возместить заказчику все понесенные убытки, включая реальный ущерб и упущенную выгоду. Это подчеркивает важность тщательного заключения договоров, где необходимо учитывать не только размер пени, но и возможные убытки от просрочки поставок [10].

Следовательно, актуален вопрос: может ли грузоотправитель требовать возмещения понесенных убытков в порядке регрессного требования с железнодорожного перевозчика?

Проанализировав УЖТ РФ, можно прийти к выводу, что в данном транспортном уставе отсутствует какая-либо иная мера за просрочку, помимо пени, указанной в ст. 97 УЖТ.

Единственным методом защиты интересов грузоотправителя является использование общих норм гражданских прав, регулирующих связанные отношения. Эти нормы позволяют определить права и обязанности сторон, включая условия выполнения обязательств, возмещение убытков в случае их нарушения, а также способы обеспечения исполнения договорных условий. Таким образом, грузоотправитель может защищать свои интересы, опираясь на нормативно-правовые акты для урегулирования споров, и защиты своих прав в случае неисполнения или несоблюдения требований договора. Касаясь того, может ли отправитель взыскать убытки с железнодорожного перевозчика, есть два мнения ученых, которые будут рассмотрены ниже.

Н. А. Духно указывает, что в случае просрочки доставки груза железнодорожным транспортом гражданско-правовая ответственность выражается в виде штрафов и пени [48, 302]. Он утверждает, что эти санкции являются дополнительными мерами, применяемыми в любом случае. С противоположной позицией выступает и С. Ю. Морозов, который также считает штрафы и пеню главным образом инструментами урегулирования правонарушений, связанных с задержкой перевозок [26]. Однако оба автора не уделяют внимания возможности взыскания убытков.

«Однако иной позиции придерживается Арбитражный суд Дальневосточного округа. Так, в своем постановлении от 30.11.2022 года № Ф03-5721/2022 суд отметил, что отсутствие упоминаний в УЖТ возможности взыскания на общегражданских основаниях убытков ввиду просрочки железнодорожной перевозки не означает, что у грузоотправителя имеется право требовать только пени, предусмотренную ст. 97 УЖТ. Отправитель груза может потребовать и взыскания убытков, как реального ущерба, так и упущенной выгоды, в рамках ст. 393 ГК» [33].

Обратимся к ст. 393 ГК: «Если иное не установлено законом, использование кредитором иных способов защиты нарушенных прав, предусмотренных законом или договором, не лишает его права требовать от должника возмещения убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства» [10].

Следовательно, в Уставе железнодорожного транспорта отсутствуют ограничения, которые предписывали возможность взыскания лишь пени.

Арбитражный суд пришел к выводу, что право на взыскание убытков должно принадлежать отправителю груза. Это означает, что в случае, если груз будет поврежден или утратится, именно отправитель может потребовать возмещения понесенных убытков. Суд принимает меры по защите интересов отправителя, что дает ему возможность возместить финансовые убытки, которые могут возникнуть в результате ненадлежащего выполнения обязательств со стороны перевозчика или других участников логистической цепи. Такой подход помогает создать более справедливую и надежную среду для ведения бизнеса в сфере грузоперевозок. [32].

Данное постановление было вынесено в рамках кассационного производства, в ходе которого судом была выявлена ошибка, допущенная судом первой инстанции. Он неправильно применил нормы материального права и правила перевозки грузов. В результате такого неправильного толкования отправитель груза оказался в сложной ситуации и утратил право на требование возмещения убытков, возникших в связи с просрочкой перевозки.

Суд также отметил, что отправитель, как сторона, заинтересованная в своевременной доставке груза, должен иметь возможность защитить свои права и интересы. Поэтому кассационный суд решил пересмотреть дело, чтобы восстановить правомерность требований отправителя и обеспечить ему доступ к возмещению убытков, которые были вызваны ненадлежащим исполнением обязательств со стороны перевозчика. Данное решение было направлено на защиту прав и интересов грузоотправителя, а также создания более надежного и справедливого разрешения споров в сфере грузоперевозок.

«Позиция Арбитражного суда Дальневосточного округа кажется справедливой, но, тем не менее, для стабилизации данного вопроса видится необходимым внести изменения в ст. 97 УЖТ. Необходимо добавить следующий абзац: «Взыскание грузоотправителем неустойки в порядке, предусмотренным абз. 1 ст. 97 не исключает обязанность перевозчика возместить все понесённые грузоотправителем убытки в связи с просрочкой перевозки грузов».

Рассмотрев детально проблемы грузоперевозок железнодорожным транспортом, мы перейдем к рассмотрению проблем грузоперевозок другими видами транспорта.

Как было сказано выше, положения статей УЖТ можно интерпретировать по-разному, но точно так же по-разному можно толковать и положения ст. 118 Воздушного кодекса Российской Федерации, которые носят скорее оценочный характер. «Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять» [9]. В данном случае следует руководствоваться императивной нормой ГК, устанавливающей основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза, а не ст. 118 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Кодекс торгового мореплавания не составил исключения. В ст. 168 КТМ содержится: «Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка)» [21].

Следовательно, Гражданский кодекс предусматривает ответственность перевозчика за повреждение или утрату груза, в то время как КТМ

предусматривает положения, которые могут её ограничивать. Исходя из этого, можно сделать вывод, что данные нормы, содержащиеся в КТМ, противоречат нормам ГК. Подобное смягчение ответственности перевозчика ввиду навигационной ошибки обусловлено, в первую очередь, тем, что владелец судна не может контролировать действия, а также бездействия капитана и членов данного судна.

«В постановлении Федерального Арбитражного суда Дальневосточного округа по делу № Ф03-665/2014 перевозчиком был утрачен груз, и в ходе судебного рассмотрения он ссылаясь на навигационную ошибку. Тем не менее, суд не признал данную, совершенную им ошибку навигационной вследствие того, что члены судна несвоевременно сообщили капитану об аварии, соответственно, повреждение не было вовремя обнаружено, и вода начала поступать на само судно, что и привело к утрате груза» [38].

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

«В постановлении Арбитражного суда Московского округа от 23.05.2017 г. по делу № А40-145408/2012 истец потребовал с ответчика выплаты страхового возмещения в порядке суброгации. Между компаниями был заключен договор морской перевозки груза. Капитан судна решил подождать улучшения погодных условий в бухте. В ходе маневрирования судно получило повреждения о скалы, в связи с чем его почти полностью заполнило водой, ввиду этого груз был испорчен и перестал быть пригодным для целевого использования. Экспертиза также установила, что причиной гибели судна и самого груза стала навигационная ошибка, которая выразилась в ошибке капитана судна. Арбитражный суд постановил решения судов нижестоящих инстанций оставить без изменений, а также подчеркнул, что суд первой инстанции и апелляционный суд правомерно освободили перевозчика от ответственности за груз ввиду

навигационной ошибки, как и от обязанности в компенсации страховых выплат» [34].

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

В воздушном кодексе РФ содержатся пределы ответственности перевозчика – ограничение права на полное возмещение убытков.

Так, в ст. 795 ГК содержится следующее: «За задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика» [10]. В свою очередь, ст. 120 Воздушного кодекса Российской Федерации дает уточнение: «За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна,

угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика» [9]. «Соответственно, в ст. 5 ФЗ от 19.06.2000 г. № 82-ФЗ «О минимальном размере оплаты труда» с 1 января 2001 года исчисление платежей по гражданско-правовым обязательствам составит 100 рублей» [48]. Базовая сумма определяется из МРОТ и платежей по гражданско-правовым обязательствам. Исходя из этого, в случае задержки рейса на два часа, пассажиру выплатят 50 рублей, что крайне мало. Данная компенсация является крайне несущественной ввиду чего пассажиры редко за ней обращаются.

«Решение № 2-1528/2018 Кировского районного суда от 27 июля 2018 г. Истец обратился в суд с иском о взыскании неустойки, компенсации морального вреда, штрафа, а также указал, что права потребителя на своевременную и качественную услугу по перевозке воздушным транспортом были нарушены, что является основанием для начисления неустойки, взыскания штрафа за задержку рейса, компенсации за билеты, компенсации морального вреда. В связи с задержкой рейса ответчик на данное обстоятельство никак повлиять не мог, ни устранить его, не предупредить его возникновения, возникшее по техническим причинам, следовательно, данное событие являлось непреодолимой силы. Воздушный кодекс, специальный Закон, предусмотрел ответственность перевозчика за нарушение сроков перевозки в виде штрафа в размере 25 % минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, то есть 25 рублей за каждый час просрочки. Задержка рейса составила в общей сумме 10 часов. Суд отметил, что неустойка, предусмотренная Законом Российской Федерации "О защите прав потребителей", а также компенсация морального вреда не применимы к спорным отношениям (перевозчику), а также Воздушным кодексом ответственность авиаперевозчика ограничена. Суд частично удовлетворил требования истца, в части взыскания штрафа с ответчика (перевозчика) в размере 250 рублей» [43].

«Апелляционное определение № 2-3407/2023 от 21.11.2023 Курганского областного суда. Судебная коллегия рассмотрела дело по апелляционной жалобе

Авиакомпания на решение Курганского городского суда по вопросу исправления арифметических ошибок в апелляционном определении. В пользу истцов было вынесено решение о частичном удовлетворении исковых требований в части взыскания штрафа за просрочку доставки пассажиров. Задержка рейса составила в общей сложности 41 час ожидания. Так, определяя размер штрафа, который исчисляется в соответствии со ст. 120 Воздушного кодекса, судебная коллегия допустила арифметическую ошибку, ввиду которой в результате арифметического расчета, 25% от установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, умноженной на 100 рублей и умноженной на 41 час просрочки составит 1025 рублей, а не 10250 рублей» [1].

Соответственно, текущая сумма может являться незначительной.

Это означает, что указанная сумма не оправдывает затраты по судебному разбирательству или другим юридическим процедурам.

Стороны могут выбирать различные варианты разрешения споров, такие как международные или альтернативные способы урегулирования, чтобы избежать затрат времени и ресурсов. Таким образом, важно учитывать не только абсолютную величину убытков, но и контекст, в котором они произошли, а также потенциальные последствия для деловых отношений в будущем.

С целью гармонизации национального законодательства с международными стандартами в сфере гражданской авиации и обеспечения более высокого уровня защиты прав пассажиров, необходимо пересмотреть действующие нормы, регулирующие отношения между авиаперевозчиками и пассажирами. Особое внимание следует уделить повышению эффективности механизмов компенсации задержек рейсов с учетом современных реалий.

Также существует и другая проблема, которая требует доработки. Согласно ст. 796 ГК в случае утраты, недостачи либо повреждения багажа перевозчик будет нести ответственность в размере стоимости данного багажа [10].

Аналогичное положение есть и в Воздушном кодексе Российской Федерации. Так, ст. 119 гласит, что перевозчик понесет ответственность в размере стоимости багажа, но не больше, чем 600 рублей за килограмм веса [9]. Следовательно, прослеживаются противоречия вышеназванных норм, требующие устранения, потому как положения транспортных кодексов не должны противоречить положениям Гражданского кодекса.

«Обратимся к решению № 2-120/2022 от 31.01.2022 Центрального районного суда г. Читы, в котором истец обратился в суд к АО Авиакомпания «Уральские авиалинии» (ответчик) с требованием о полном возмещении стоимости ущерба, понесенного в результате перелета. При прибытии в пункт назначения истицей были обнаружены поломки у чемоданов, о чем были составлены коммерческие акты. Чемоданы к дальнейшей эксплуатации были непригодны. Возвращаясь домой, истица по возвращении обнаружила поломку уже нового чемодана, который был ею приобретен в городе Н. за 16000 рублей. Вес с багажом составлял 15 кг, без багажа 3 кг. О чем в аэропорту был составлен коммерческий акт. Истице пришло частичное возмещение ущерба в размере 1800 рублей со ссылкой на вес чемодана в пустом виде – 3 кг в ответ на претензию. Истица обратилась за помощью в Интернет, чтобы узнать стоимость чемоданов. Большой чемодан – более 37 тысяч рублей, вес с багажом 17 кг, кожаный чемодан – 124 тысячи рублей, вес с багажом 10 кг, средний чемодан – 34 тысячи рублей, вес с багажом – 13 кг, средний коричневый чемодан – 33 500 рублей, вес с багажом – 15 кг, без багажа – 3 кг. Ответчик отказал в возврате полной стоимости чемоданов. Истица сочла данные действия как причинение морального вреда и оценила его компенсацию в размере 5000 рублей за каждый случай поломки чемодана в количестве четырех штук. Конечная сумма морального вреда составила 20000 рублей. Судом были приняты уточненные исковые требования, согласно которым истица просила взыскать с ответчик полную рыночную стоимость утраченных чемоданов, а также взыскать компенсацию морального вреда. В ходе рассмотрения дела ответчиком не был оспорен тот факт, что поврежденные чемоданы не подлежали восстановлению и

не могли в дальнейшем эксплуатироваться по назначению. Так как истица не воспользовалась услугой по объявлению ценности багажа, что ею и не оспаривалось, суд пришел к выводу, что возмещение ущерба возможно лишь в порядке, который предусмотрен п. 2 ч. 1 ст. 119 Воздушного кодекса, а именно не более 600 рублей за 1 кг веса чемодана. Следовательно, требования о взыскании полной рыночной стоимости поврежденного имущества не основаны на законе и в данной части иск не подлежит удовлетворению. Суд решил исковые требования истицы удовлетворить частично, взыскать с ответчика компенсацию морального вреда в размере 3000 рублей, компенсацию в сумме 6 600 руб., в том числе за чемодан (багажная бирка №5) 3 600 руб. (7 кг * 600руб. - 600 руб.) и за чемодан (багажная бирка №65) 3 000 руб. (5 кг * 600 руб.); подлежит взысканию с ответчика 4 200 руб. (7 кг * 600 руб.) за чемодан (багажная бирка U6 340768)» [45].

«Решение № 2-3378/20 от 22.10.2020 Октябрьского районного суда г. Екатеринбурга. Истец обратился в суд с иском к ответчику с просьбой взыскать с ответчика стоимость поврежденного багажа в размере 38000 рублей, компенсацию морального вреда в размере 20000 рублей. Истец приобрел билет на самолет у ответчика. Перед вылетом истцом был сдан багаж весом 22 кг, стоимостью 38000 рублей. Прилетев и получив чемодан, истец обнаружил на чемодане сломанное колесо, был составлен коммерческий акт Претензии истца были оставлены ответчиком без удовлетворения. Материалами дела подтверждается и не оспаривается ответчиком, что багаж истца весом 22 кг во время перелета претерпел повреждения и вследствие этого был составлен коммерческий акт. Согласно акта мастерской по ремонту чемодан не подлежит дальнейшей эксплуатации. Ввиду того, что истец не воспользовался услугой по объявлению ценности багажа, возмещение ущерба может быть лишь в порядке п. 2 ч. 1 ст. 119 Воздушного кодекса, а именно не более 600 рублей за 1 кг веса чемодана. Соответственно, так как вес пустого чемодана не был представлен и в коммерческом акте не был зафиксирован, суд принял во внимание представленную Рекомендованную практику 1751 ИАТА, которая используется

для определения ценности при обслуживании багажа в случаях, когда не известен вес утерянных или поврежденных предметов. Так, суд определил вес пустого чемодана в размере 2,5 кг. Также судом было установлено, что ответчик выплатил истцу возмещение ущерба в размере 1500 рублей из расчета 600 рублей*2,5 веса пустого чемодана. Исходя из этого, требования истца о взыскании с ответчика 38000 рублей в виде стоимости чемодана не подлежат удовлетворению. В остальных же требованиях истца суд решил, что компенсация морального вреда подлежит удовлетворению в размере 1000 рублей» [44].

Исследование правового регулирования транспортных отношений обнаруживает существенные расхождения между императивными нормами Гражданского кодекса, устанавливающими общие принципы договорной ответственности, и специальными нормами транспортных уставов, которые в ряде случаев ограничивают ответственность перевозчика. Актуальными проблемами являются: чрезмерно высокое бремя доказывания вины перевозчика, возлагаемое на отправителя груза в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта и Воздушным кодексом; освобождение морского перевозчика от ответственности за убытки, вызванные навигационной ошибкой; а также недостаточная компенсация пассажирам за задержку авиарейсов. Данное положение дел приводит к дисбалансу в договорных отношениях, ущемляет права потребителей транспортных услуг и не способствует развитию конкуренции на транспортном рынке.

Соответственно, следует привести данные нормы транспортных уставов в соответствие нормам ГК, отсутствие в УЖТ иной меры за просрочку доставки груза, кроме пени. Также в Уставе железнодорожного транспорта существует проблема, заключающаяся в коммерческой непригодности контейнеров. Так, если данная коммерческая непригодность контейнеров неочевидна и не может быть установлена отправителем при обычном осмотре или подготовке груза, перевозчик не может быть полностью освобожден от ответственности. Ответственность за целостность и качество перевозимого груза в таких случаях,

как правило, все равно возлагается на перевозчика, поскольку в его обязанности входит обеспечение безопасной и надлежащей перевозки.

3.2 Страхование рисков при перевозке груза транспортными средствами

При перевозке груза вне зависимости от вида транспорта зачастую велик риск порчи, утраты груза. Для защиты грузов от возможных ущербов существует страхование во время транспортировки.

«Страхование – представляет собой финансовую операцию, которая компенсирует убытки страхователю при наступлении страхового случая» [8, с. 131].

«Под грузом понимают предмет транспортировки, который перемещают разнообразным способом. В зависимости от их особенностей грузов их классифицируют по различным признакам и свойствам, например: насыпные (зерно, песок, гравий, уголь и т.п.); нефть и нефтепродукты; продукты питания; промышленная техника и оборудование и др.» [19, с. 215]

Опасные грузы приняты классифицировать на классы и подклассы, зависящие от их степени опасности: первый класс – взрывчатые материалы, третий и четвертый классы – жидкости, которые легко воспламеняются, девятый класс – твердые и жидкие вещества и материалы, которые не относятся к третьему и четвертому классам, но опасные в пожарном отношении при температурах от +62 до +100 °С.

«Риск - основное понятие страхования и это всегда вероятностное событие или совокупность событий, в результате наступления которых может быть нанесен ущерб застрахованному имуществу, либо иному объекту страхования. Под этим термином обычно понимают вероятность возникновения страхового случая, а также примерный размер ущерба от него» [54, с. 859].

«Риск возникновения непредвиденных событий неизбежен, так как это часть природы сложных систем, в которых почти невозможно исключить все риски» [56, с. 49].

Для преодоления существующих негативных ситуаций, а также для обеспечения безусловного возмещения причиненного ущерба страхование, безусловно, играет решающую роль.

«Суть страхования заключается в том, что ущерб будет распределен между многими страховщиками, и их вклад будет относительно небольшим для каждого из них. Более того, страхование представляет собой совокупность экономических отношений между его участниками, обусловленных формированием целевого страхового фонда и его использованием для покрытия убытков и выплаты страховых сумм. Страховой риск лежит в основе страхования» [60].

Страховать груз способен как перевозчик, так и владелец груза.

«Под страхованием грузов понимают разновидность имущественного страхования, основная цель которого – обезопасить интересы владельца перемещаемого объекта от возможных транспортных рисков во время его следования по маршруту от отправителя к получателю» [46, с. 149].

«Страхование грузов на транспорте можно определить как подотрасль транспортного страхования, которая занимается исследованием имущественных отношений между страховщиком, взявшим на себя транспортные и другие риски, характерные для перевозки грузов, и страховым подрядчиком или застрахованным лицом, которое за сумму уплаченной премии получает страховое возмещение за ущерб, который может быть понесен при перевозке товаров» [59].

В схему маршрута обычно включают: погрузку груза от отправителя; доставку груза на станцию или в порт направления; разгрузку автомобиля, погрузку на водное или воздушное транспортное средство, железнодорожный вагон, оформление товаротранспортных, платежных, страховых документов; сама перевозка груза выбранным транспортом, перевалку груза в определенных местах, доставку и передачу груза получателю в порту, на станции с оформлением документов приема-сдачи груза.

В зависимости от условий договора страхования страхователь может покрыть риски, которые связаны как с транспортировкой груза, так и с процессом погрузки-выгрузки.

Объект страхования – это имущественный интерес, связанный с возмещением убытков, которые понесены владельцем груза, но, тем не менее, страхование распространяется только на ранее подготовленные и упакованные в соответствии с нормами и стандартами грузы.

К страховым случаям не будут относиться такие повреждения как: гибель или же утрата грузов, если они произошли по следующим причинам:

- умышленные действия или грубая неосторожность со стороны страхователя;
- незаконные действия страхователя;
- неправильная упаковка, не соответствующая стандартам;
- недостача груза при целостности упаковки;
- снижение веса груза в пределах допустимых норм естественной убыли;
- нарушения сроков доставки перевозчиком;
- порча груза из-за процессов, связанных с его природой, таких как коррозия, гниение и прочие факторы, обусловленные свойствами перевозимых грузов.

Страхование грузов представляет собой комплексную защиту груза от рисков, которые могут возникнуть в процессе их транспортировки. Такие риски включают повреждения или утрату груза по каким-либо причинам, начиная с аварийной ситуации при транспортировке и заканчивая последствиями стихийных бедствий. Цель страхования – минимизировать финансовые потери владельца имущества в случае наступления страхового случая. Если во время перевозки грузов происходят серьезные неблагоприятные события, повлекшие за собой ущерб, владелец груза получает страховое возмещение.

Предметом страхования, согласно анализируемой норме, выступают грузы и транспортные средства. Страхование грузов, именуемое страхованием карго, направлено на обеспечение имущественных интересов страхователя, связанных

с сохранностью груза от различных рисков, возникающих в процессе транспортировки. Страхование транспортных средств, как правило, осуществляется по договору каско и призвано защитить имущественные интересы владельца транспортного средства от рисков утраты или повреждения вследствие различных причин, включая дорожно-транспортные происшествия, угон, стихийные бедствия и другие.

Договор страхования груза или транспортного средства считается заключенным с момента выдачи страхователю страхового полиса, который является письменным документом, подтверждающим наличие договорных отношений между страховщиком и страхователем. Страховой полис содержит существенные условия договора, включая предмет страхования, страховую сумму, страховые риски, срок страхования, размер страховой премии и порядок выплаты страхового возмещения. Для заключения договора страхования страхователь направляет страховщику письменное заявление, в котором указываются все необходимые сведения о предмете страхования и иных условиях договора.

Существуют различные виды страхования грузов, каждый из которых различается по форме покрытия риска, предусмотренного договором страхования:

- ответственность за все риски. В данном случае предполагается, что страховка может покрыть вред или ущерб (частичный или полный), который может быть нанесен во время перевозки, если они не исключены из положений страхового договора. Страхование всех рисков предлагает наиболее распространенный вид защиты для грузовладельцев, охватывающий большинство возможных инцидентов;

- ответственность за частную аварию. Ответственность за частную аварию в морском страховании касается убытков или повреждений груза, которые приводят к возникновению аварий, указанных в страховом договоре. В отличие от страхования «от всех рисков», которое охватывает широкий спектр событий, страхование за частную аварию ограничивается только теми случаями, которые

четко оговорены в договоре. Например, такие события могут включать в себя происшествия, штормы или навигационную ошибку;

– без ответственности за повреждение груза. Этот тип страхования грузов предоставляет наиболее ограниченную защиту среди всех существующих видов. Он покрывает убытки только в случае полной гибели груза вследствие крушения транспортного средства.

Страхование убытков ввиду полной гибели всего груза вследствие причин, которые содержатся в договоре страхования. Зачастую возмещаются убытки от полной гибели всего или части груза, вызванные пожаром, взрывом, молнией, бурей или иными стихийными бедствиями, также при столкновении средств перевозки, аварией при погрузке или выгрузке. Помимо этого, ущерб может быть возмещен ввиду тушения пожара, спасания, сохранения груза и предупреждения его дальнейших повреждений.

При варианте страхования «без ответственности за повреждение» убытки не будут возмещены в случаях, аналогичных при страховании «с ответственностью за все риски» - кражи или недоставки груза.

Исключениями являются не возмещаемые убытки, которые случились вследствие военных действий или мероприятий и их последствий, народных волнений и забастовок, конфискации, ареста груза или транспортного средства, их противоправного захвата, радиоактивного заражения, умысла или грубой неосторожности страхователя, несоблюдения необходимых требований по упаковке или хранению грузов, отправление груза в заранее поврежденном состоянии, недопоставки, недостачи груза при целости наружной упаковки, повреждения перевозимого груза насекомыми или грызунами, влияние температурного режима.

«У каждого вида транспорта свой уровень страхового риска» [50]. Следовательно, для каждого вида транспорта страховщик использует разные процентные ставки.

Наибольший процент страхования грузов приходится на их перевозку автомобильным транспортом, ввиду того обстоятельства, что перевозки,

осуществляемые данным транспортным средством, составляют более 60% от числа всех перевозок. Однако, автомобильный транспорт считается весьма убыточным вследствие следующих обстоятельств:

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

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

Также к причинам ЧС на автомобильном транспорте можно отнести: нарушения ПДД, техническую неисправность транспортного средства, превышение скоростного режима, управление автомобилем средством в состоянии алкогольного опьянения, погодные условия (наледь, метель, туман), медленная реакция перевозчика, несоблюдение правил перевозки опасных или особо хрупких грузов.

Большую долю рисков во время автомобильных грузоперевозках составляют мошеннические действия со стороны недобросовестных перевозчиков. Вместе с этим не исключена и порча груза или его утрата по вине водителя или грузоотправителя ввиду неправильного закрепления груза, его повреждения при выполнении погрузки-выгрузки.

Наиболее приоритетным страхованием является страхование груза от склада поставщика до склада получателя. Данный вид страхования позволяет покрыть возможные риски при погрузке, разгрузке, перевалке и непосредственно во время самой перевозки.

Стоимость страхования находится в прямой зависимости от ценности перевозимого груза, сложности транспортировки, специфики средства передвижения.

Тем не менее, перевозка грузов автомобильным транспортом является самым распространенным видом грузоперевозок, на нее приходится около 75% всех всего грузового потока.

Это объясняется разветвленностью дорог, что позволяет составлять и выбирать наиболее оптимальные варианты для доставки грузов, укладываясь в кратчайшие сроки; автомобильные машины наиболее маневренные и мобильные; грузовые машины способны осуществить доставки «от двери до двери», позволяя сэкономить денежные средства на транспортировке груза до места назначения.

Перевозка грузов морской доставкой по праву считается наиболее безопасным вариантом ввиду минимального количества страховых случаев. Компенсационная выплата страховщиком не осуществляется лишь в случае атомного взрыва либо заражения груза.

Имущественное страхование – это вид страхования с определенными рамками для грузовладельцев и/или правообладателей. Это страхование направлено на защиту самого груза во время транспортировки. Страхование обеспечивает защиту от физического ущерба, который может быть причинен грузу в процессе транспортировки. Например, сюда входят кораблекрушения, несчастные случаи на море, кражи, пожары или повреждения. «Страхование имущества обеспечивает финансовую защиту владельцев груза от убытков, которые могут возникнуть во время перевозки» [63].

Так, страхование груза при перевозке морским транспортом представляет собой соглашение, на основании которого страховщик обязан за плату (страховую премию) уплатить страхователю или выгодоприобретателю, в пользу которого и был заключен страховой договор, денежную сумму при возникновении страхового случая, предусмотренного заключенным между сторонами договором.

Таким образом, страхователь заинтересован в том, что при исполнении договора страхования он может рассчитывать на возмещение причиненных ему убытков ввиду наступления страхового случая.

«Страховой полис распространяется на ситуации, когда груз находится в сохранности от начала до конца процесса транспортировки. Например, если продукция, которую компания экспортирует морским путем, попадает в море в результате аварии судна, имущественное страхование покрывает этот ущерб» [58].

При заключении договора морского страхования страховая сумма определяется в порядке, который предусмотрен федеральным законом или условиями самого договора. И уже согласно размеру страховой суммы будет определен размер страховой премии, что следует из п.1 ст. 10 Закона об организации страхового дела [13].

Следовательно, при определении страховой суммы следует руководствоваться не только договором морского страхования, но и императивными ограничениями, которые установлены законом. Например, одним из таких ограничений относят то, что страховая сумма не должна превышать реальную стоимость объекта морского страхования в момент заключения страхового договора. Иначе данный договор станет недействительным в части, в которой страховая сумма будет превышать страховую стоимость, которая определяет величину интереса страхования.

Помимо прочего, согласно действующему законодательству, регулирующему страхование морских судов, стороны договора страхования лишены права оспаривать страховую стоимость груза, определенную в договоре, если страховщик не докажет, что страхователь умышленно ввел его заблуждение. Следовательно, бремя доказывания в данном случае лежит на страховщике [24].

Поэтому, лимит страховой суммы должен быть определен с учетом реальной стоимости имущества страхователя, чтобы в случае утраты или повреждения этого имущества он мог получить достаточное возмещение для восстановления своего имущественного положения.

Таким образом, страховщик должен установить адекватный лимит страховой суммы, обеспечивающий реабилитацию имущественного положения

страхователя и выполнение целей страхования, что находит подтверждение в толковании норм как Гражданского кодекса, так и в законе «Об организации страхового дела».

Одной из основных обязанностей страховщика является выдача страхователю страхового полиса, свидетельства и сертификата, которые свидетельствуют о заключении договора морского страхования. Потребность в выдаче страховых документов вызвана тем, что при отчуждении застрахованного груза, приобретателю такого груза переходят все права и обязанности страхователя, которому, как следствие, должны быть переданы документы, удостоверяющие факт того, что приобретенный груз является застрахованным. [25, с. 148] Также страховщик обязан передать условия заключенного между сторонами соглашения.

Помимо этого, еще одной обязанностью страховщика является обязанность по сохранению тайны страхования. Так, на основании ст. 946 ГК: «Страховщик не вправе разглашать полученные им в результате своей профессиональной деятельности сведения о страхователе, застрахованном лице и выгодоприобретателе, состоянии их здоровья, а также об имущественном положении этих лиц. За нарушение тайны страхования страховщик в зависимости от рода нарушенных прав и характера нарушения несет ответственность в соответствии с правилами, предусмотренными статьей 139 или статьей 150 настоящего Кодекса» [10]. В случае нарушения указанной обязанности, возложенной на страховщика, действующим законодательством может быть возложена санкция в виде возмещения убытков.

Согласно ст. 273 КТМ к еще одной обязанности страховщика следует отнести следующее: «Страховщик обязан по требованию страхователя или выгодоприобретателя предоставить в размере страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии, покрываемой условиями страхования» [21]. Так, ст. 284 КТМ раскрывает понятие общей аварии, характеризуя ее как убытки, которые были понесены страхователем в результате намеренных и разумных

произведенных чрезвычайных расходов в целях предотвращения гораздо большего ущерба.

Положения ст. 273 КТМ применяются лишь в том случае, если убытки, которые подлежат покрытию, предусмотрены страховым договором, иначе страховщик вправе отказать в выплате страхового возмещения.

Таким образом, «согласно п. 1 ст. 275 КТМ, обязан возместить страхователю или выгодоприобретателю необходимые расходы, произведенные им для:

- предотвращения или уменьшения убытков, за которые несет ответственность страховщик, если даже меры, принятые страхователем или выгодоприобретателем по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными;

- выполнения указаний страховщика в соответствии со статьей 272 настоящего Кодекса» [21], включающие в себя взносы по общей аварии, то страховщик обязан возместить их в полном объеме несмотря на то, что указанные расходы вместе со страховой выплатой превысят размер страховой суммы.

Следовательно, страховщик будет нести ответственность в период действия страхового обязательства за страховые случаи, которые произойдут на судне, даже если их несколько и даже если общая сумма убытков превысит страховую сумму. В Гражданском кодексе нет аналогичных положений, хотя данное правило и является устоявшимся в сфере морского страхования.

Прежде чем перейти к рассмотрению следующего вида транспорта, хотелось бы добавить, что в Кодексе торгового мореплавания отводится отдельное и значимое место страхованию. Так, XII глава КТМ раскрывает разъяснения по регулированию страховых отношений в сфере морской перевозки грузов. В частности, данная глава охватывает круг рисков, ответственность судовладельца, условия страхования, обязанности и права сторон. Помимо этого, в ст. 250 КТМ закреплена информация о страховом риске, страхователь обязан сообщить страховщику сведения об обстоятельствах,

имеющих существенное значение для определения степени риска. Данная статья также устанавливает, что «страховщик не вправе отказаться от исполнения договора морского страхования, если обстоятельства, которые имеют существенное значение для определения степени риска и о которых не сообщил страхователь, отпали» [21]. Вариативность заключения договора морского страхования отражена в статье 253 КТМ РФ – договор может быть заключен как в пользу страхователя, так и иного лица, выгодоприобретателя.

В то время как в Уставе железнодорожного транспорта отсутствует отдельная глава, которая была бы посвящена страхованию, в УЖТ даже не упоминается о применении страхования.

Перевозка грузов по железным дорогам является достаточно надежным и эффективным способом на дальние и длительные расстояния среди остальных транспортных средств.

«Железнодорожный транспорт является сложной экономической системой, одной из основополагающих проблем которого является удовлетворение потребности в перевозках и транспортном обслуживании потребителей услуг — населения и грузовладельцев» [49, с. 68].

Тем не менее, риски на этом виде перевозки грузов все еще есть.

Главной целью страхования грузов на железнодорожном транспортном средстве является защита интересов сторон договора от повреждения и потери грузов в процессе его перевозки.

Особенностью правового регулирования железнодорожных перевозок служит правило об ограничении ответственности перевозчика, следовательно, для того чтобы оценить ответственность сторон железнодорожной грузоперевозки необходимо обратиться к системе специальных правил об ограничении ответственности.

Так, в п. 1 ст. 400 ГК даны границы применимости – по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность) [10].

Если обратиться к УЖТ, то в ст. 96 говорится, что перевозчик возмещает лишь прямой ущерб при несохранности или повреждении груза [52].

Соответственно, владелец груза не может потребовать возмещения расходов, которые он понес, или же возмещения упущенной выгоды.

Так, видится необходимость обеспечить грузовладельца дополнительной защите, которой как раз и может выступить страхование, способное обеспечить защиту груза или страхование договорной ответственности железнодорожного перевозчика.

На основании вышеизложенного, следует дополнить Устав железнодорожного транспорта соответствующими положениями о применении страхования.

Перевозчикам необходимо обеспечить надлежащие условия доставки груза, но в большей степени их заинтересованность связана с сохранностью транспортных средств, таких как локомотивы.

«Страхование транспортных средств – вторая позиция в совершенствовании специального законодательства о железнодорожном транспорте» [3, с. 155].

Как результат проводимой реформы железнодорожного транспорта, в России компаниям-операторам принадлежит достаточно значительная часть вагонов, которая была им передана как новым участникам перевозочного процесса. Без участия операторов доставка обычно не обходится [57, с. 116].

Однако сохранность средств передвижения не единственный интерес компаний-операторов. Например, уменьшение парка вагонов, в свою очередь, отрицательно сказывается на функционировании системы перевозок железнодорожным транспортом.

Так, применение страхования смогло бы обеспечить защиту как имущественных интересов владельцев железнодорожного состава, так и помогло бы снизить вероятность повреждения или утраты вагонов и контейнеров.

Выход из строя инфраструктуры железнодорожного транспорта может иметь значительные последствия, ведь владельцы инфраструктуры тесно

связаны со всеми сторонами, что осуществляют перевозки на железнодорожном транспорте.

Так, перевозчик по договору с владельцем получает доступ к железнодорожным путям, владелец инфраструктуры может предоставить грузовладельцу инфраструктуру для стоянки, погрузки или выгрузки [4]. Владелец железнодорожных путей, в свою очередь, способен предоставить перевозчику, грузовладельцу эксплуатацию путей при перевозке груза. Следовательно, страхование в этой сфере должно занимать отдельную позицию в совершенствовании специального законодательства о железнодорожном транспорте.

Также видится необходимым провести страхование при перевозках в прямом и смешанном сообщении ввиду того, что перевозка грузов зачастую может подразумевать использование нескольких видов транспорта. Для таких перевозок наиболее важно застраховать грузы из-за немалой вероятности их повреждения во время погрузки-выгрузки или гибели груза по вине третьих лиц.

«Авиационное страхование – это общее название комплекса имущественного, личного страхования и страхования ответственности, которое вытекает из эксплуатации воздушного транспорта и защищает имущественные интересы юридических и физических лиц в случае наступления определенных событий, определенных договором страхования или законодательством» [18].

В настоящее время определенной системы классификации видов авиационного страхования нет. Авиационное страхование в большей степени является комбинированным, подразумевая, что по одному полису может охватывать несколько объектов страхования [55, с. 640].

А. А. Идрисова и Н. В. Хохлова подмечают, что страхование на воздушных судах включает следующие виды: каско, страхование военных рисков, воздушных судов, гражданской ответственности перевозчика, ответственности перед пассажирами во время воздушных перевозок и др. [18].

Страховые компании в свою очередь представляют следующие виды страхования для авиации: добровольные и обязательные.

К обязательному страхованию относят ответственность перевозчиков авиационного транспорта и страхование жизни пассажиров при перелетах на самолете.

К добровольному страхованию относят страхование самолетов, запчастей и двигателей, обязательства перед пассажирами и перед собственниками перевозимых на судне грузов, здоровья и жизни членов экипажа воздушного судна.

В ст. 133 Воздушного кодекса Российской Федерации прямо говорится: «Перевозчик обязан страховать риск своей гражданской ответственности перед пассажиром воздушного судна за причинение при воздушной перевозке пассажира вреда его жизни или здоровью, а также его багажу и ручной клади в соответствии с федеральным законом» [9].

Процедура авиастрахования позволяет застраховать как само судно, так и его специальное оборудование, а также ответственность за пассажиров, груз и имущество других участников полета. Также можно застраховать членов экипажа от непредвиденных ситуаций, которые могут возникнуть во время полета.

«Условия авиационного страхования, предусмотренные таким видом страхования, как КАСКО, могут быть изменены либо дополнены страховой компанией, если на это имеется взаимное согласие сторон» [53, с. 160].

Р.Н. Серемина отмечает, что самый широкий вид страхования заключается именно в покрытии на условиях от всех рисков, в которое уже входят условия полной гибели воздушного судна. Данный вид страхования предполагает, что страховщику надлежит выплатить убытки от повреждения или гибели самолета, к которым могут привести обстоятельства будь то стоянка на земле или нахождение судна на воде [47].

Тем не менее, если воздушное судно находится на длительной стоянке зачастую для этого используют страхование только от наземных рисков. В таком случае страховой полис позволяет дать возможность закрепить оговорку, которая предусматривает страхование лишь наземного риска.

Ответственность страховщика регламентирован стандартными условиями страхования в отрасли авиаперевозок и рассчитывает на базе страховой стоимости. Для авиастрахования данными условиями выступают конструктивная или же полная гибель самолета. В свою очередь страховщик вправе заменить погибшее судно другим самолетом такого же класса и типа либо вправе оплатить стоимость погибшего воздушного судна, обозначенную в полисе, страхователю. Однако, возможность замены воздушного судна не всегда удовлетворяет страхователей [47].

Небольшая часть страховщиков может предложить страхователям дополнительные возможности, такие как страхование реставрационных затрат на техническую документацию, ответственности в случае технического обслуживания чужих самолетов, потерю дохода ввиду возможного простоя воздушного судна. Лишь малая часть страховщиков способна возместить ущерб в случае страхования ответственности авиаперевозчиков, в свою очередь становясь банкротами.

Законодательство Российской Федерации, регулирующее вопросы страхования при грузоперевозках, это Гражданский кодекс и закон «Об организации страхового дела в РФ». Однако там отсутствуют конкретные правила расценки и виды страховых случаев. Следовательно, эти вопросы сторонам надлежит решать между собой, согласовывая цены и виды случаев страхования, удовлетворяющие и страховщика, страхователя и застрахованное лицо при заключении договора.

Выход из подобной ситуации видится П. А. Зинченко, предлагая использовать институт перестрахования, предусмотренный действующим законодательством [16]. Так, п. 1 ст. 967 ГК гласит: «Риск выплаты страхового возмещения или страховой суммы, принятый на себя страховщиком по договору страхования, может быть им застрахован полностью или частично у другого страховщика (страховщиков) по заключенному с последним договору перестрахования» [10]. Следовательно, учитывая вышеизложенное, разумно было бы добавить в российское законодательство новую обязанность для

авиаперевозчиков: осуществить перестрахование своей ответственности при выполнении воздушный перевозок вместе со страхованием.

Подводя итог, в нашей стране существует низкий уровень страховой культуры, который выражается в недоверии к страховщикам. Также, зачастую к услугам страхования обращаются небольшие компании или предприниматели, для которых утрата или повреждения груза равносильны потере самого бизнеса. Страховым компаниям следует более активно проводить просветительскую работу своих услуг. В России страховой договор может быть заключен по общим правилам, которые регулируются главой 48 Гражданского кодекса. Это объясняется тем, что индивидуальные акты по страхованию грузов находятся в разработке. Однако, стоит также заметить, что в сфере страхования более продвинутым транспортным кодексом является морской. «Страхование не обязательно должно быть просто средством компенсации любого ущерба, оно может одновременно служить инструментом для повышения привлекательности предлагаемых услуг, подтверждения сложности предлагаемых услуг, а также может быть одним из мотивирующих инструментов для работодателя» [61].

Таким образом, груз не может быть защищен от различных рисков (пропажа, стихийные бедствия), которые могут повлечь его повреждение или даже гибель, однако страхование позволяет возместить имущественный вред владельцу в случае страхования. Страхование представляет собой подушку безопасности, действующую весь транспортный путь, который надлежит проделать перевозчику во время перевозки груза. Страхование позволяет свести к минимуму возможный риск, оберегая тем самым перевозчика от возможных потерь. Это своего рода защита страхователя от полной или частичной потери. Соответственно, в сфере железнодорожных перевозок грузов развитие страхования смогло бы надлежащим способом защитить интересы как интересы участников железнодорожной перевозки, так и при инвестировании в обновление подвижного состава и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта. Вложенные денежные средства существенно бы способствовали развитию и увеличению вагонного парка.

Заключение

Транспорт является ключевым фактором развития современного общества и экономики, влияя на жизнь каждого человека и всей страны. В современном мире перевозки играют ключевую роль в гражданском обороте как в России, так и на международном уровне, оказывая влияние на экономику, торговлю и социальные процессы. Автомобильные дороги, железнодорожные линии, авиамаршруты и морские пути соединяют не только города и регионы, но и целые континенты, создают сеть, обеспечивающую движение людей и товаров.

Редко мы задумываемся, что перемещение людей из одного места в другое или доставка продуктов из магазина, или доставка грузов, являющиеся для нас привычными процессами, на самом деле представляют собой довольно трудоемкие и сложные процессы, как в согласовании всех условий, непосредственно самом пути, так и в их реализации. И все это результат работы широкого спектра видов транспорта.

Каждый вид транспорта обладает своими преимуществами: автомобили обеспечивают мобильность и гибкость в пределах городов и между ними, железные дороги – надежные и вместительные перевозки на дальние расстояния, авиация позволяет быстро преодолевать тысячи километров, а морские суда способны перевозить огромные объемы грузов по водным маршрутам.

Однако, несмотря на эти различия, у всех них одна общая цель – эффективно доставить людей и грузы.

Без надежной транспортной системы невозможно представить развитие промышленности, сельского хозяйства, туризма или торговли.

Именно транспорт делает возможным быстрое перемещение ресурсов и товаров, что в свою очередь, стимулирует экономический рост.

Даже в повседневной жизни мы полностью зависим от транспортной работы – будь то поездка на работу, поездка в отпуск или же просто доставка груза.

Несмотря на многообразие видов транспортных договоров, каждый из них является неотъемлемым звеном сложной транспортной системы, обеспечивая ее целостность и функционирования.

Каждый договор, будь то договор перевозки груза, пассажиров или транспортной экспедиции содержит уникальные условия и характеристики, но все они направлены на одну цель: эффективную организацию осуществления перевозок, удовлетворяя потребности как отправителей, так и получателей грузов и пассажиров.

Разнообразие транспортных средств результат постоянного стремления к повышению качества перевозок и скорости доставки грузов и пассажиров. Каждый вид транспорта адаптирован к специфическим условиям определенных маршрутов, создавая вместе обширную транспортную сеть, охватывающую всю страну.

Современные транспортные системы позволяют доставлять грузы и пассажиров даже в самые отдаленные уголки, обеспечивая реализацию одного из основополагающих принципов гражданского права – свободы перемещения товаров. Благодаря широкому выбору транспортных средств от правителей и пассажиры могут самостоятельно определить оптимальный способ перевозки исходя из своих потребностей.

Кроме того, транспорт вносит дополнительный вклад в экономическую сферу. Он обеспечивает перевозку различных грузов по всей стране, являясь ключевым элементом товарооборота.

Транспортные средства играют главную роль в обеспечении стабильного обмена товарами между регионами и укрепляя экономические связи и способствуя развитию внутренних рынков.

В данной исследуемой теме были изучены актуальные проблемы ответственности перевозчика по некоторым видам транспортных договоров. Так, в перевозках на железнодорожном транспорте существует проблема бремени доказывания вины перевозчика за несохранность груза, которая лежит на самом перевозчике.

Ввиду этого видится необходимым привести нормы УЖТ в соответствие с Гражданским кодексом, а именно с п. 1 ст. 796 ГК РФ.

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

Ввиду того, если коммерческая непригодность неочевидна и не может быть установлена отправителем при обычном осмотре или подготовке груза, перевозчик не может быть полностью освобожден от ответственности. Ответственность за целостность и качество перевозимого груза в таких случаях, как правило, все равно возлагается на перевозчика, поскольку в его обязанности входит обеспечение безопасной и надлежащей перевозки.

Дополнить ст. 20 УЖТ новыми требованиями: «Перед началом перевозки Обе стороны (отправитель и перевозчик) должны совместно осмотреть транспортное средство и составить акт, в котором будут подробно описаны его техническое состояние, включая все выявленные неисправности».

В сфере железнодорожных перевозок грузов развитие страхования смогло бы надлежащим способом защитить интересы участников железнодорожной перевозки.

Следовательно, видится необходимость дополнить данный транспортный устав положениями о страховании.

Изучая Воздушный кодекс, а также судебную практику, была замечена следующая проблема – отсутствие как таковой компенсации пассажирам в случае задержки транспортного средства, а также компенсации за ущерб в случае повреждения или порчи багажа, повлекшие его гибель.

Соответственно, видится необходимость внесения изменений в действующее законодательство, касающихся увеличения компенсации путём

иною исчисления процентов, потому как в действующих реалиях данные суммы кажутся крайне несущественными.

Также в воздушном транспорте видится необходимым использовать институт перестрахования, предусмотренный действующим законодательством.

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

В целях защиты прав и интересов грузоотправителя, а также создания более надежного и справедливого разрешения споров в сфере грузоперевозок. дополнить ст. 97 УЖТ следующим абзацем: «Взыскание грузоотправителем неустойки в порядке, предусмотренным абз. 1 ст. 97 не исключает обязанность перевозчика возместить все понесённые грузоотправителем убытки в связи с просрочкой перевозки грузов». Ввиду того, что в ряде случаев пеня как форма неустойки оказывается недостаточной для полноценной защиты интересов сторон из-за её ограниченного размера.

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

Список используемой литературы и используемых источников

пелляционное определение № 2-3407/2023 ОТ 21.11.2023 Курганского областного суда (Курганская область)/ URL:

а

ажина М.А. Терминологическая неопределенность в правовом регулировании договора перевозки грузов // Транспортное право. 2020. № 4. С. 24 - 28.

аукин В.Г. Актуальные проблемы применения страхования в системе перевозок грузов железнодорожным транспортом / В сборнике: Проблемы реализации прав человека и гражданина в условиях современных социальных трансформаций.

Материалы XIV Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвященной памяти профессора Ф.М. Рудинского. Саратов, 2023. С. 153-157.

аукин В. Г. Система вспомогательных отношений при перевозках груза железнодорожным транспортом: проблемы правового регулирования // Российский ежегодник предпринимательского (коммерческого) права. – 2008. – № 2. – С. 248-262.

аскакова И.В., Самойленко С.С., Дюрикенова Е.Д. Договор об организации перевозки грузов /Транспортное право и безопасность. 2018. № 3 (27). С. 17.

ессонова А. В. Порядок заключения договора автомобильной перевозки грузов/ В сборнике: Актуальные вопросы юриспруденции. сборник статей II Международной научно-практической конференции. Пенза, 2020. С. 99.

иленко В. С. Понятие системы транспортных договоров/ Научный электронный журнал Меридиан. 2019. № 15 (33). С. 1

ушковая В.А. Особенности страхования грузов при перевозке железнодорожным транспортом/ В сборнике: Теоретические и прикладные вопросы экономики, управления и образования. Сборник статей III Международной научно-практической конференции. Под научной редакцией Б.Н. Герасимова. Пенза, 2022. С. 131-133.

Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от

а

а

а

08.08.2024) // Собрание законодательства РФ. – № 12. – 24.03.1997. – ст. 1383// обращения: 19.10.2024)

гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023, с изм. от 12.09.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.09.2023) //Собрание законодательства РФ № 5. – 29.01.1996. – ст. 410// URL:

Егiazаров, В. А. Транспортное право: учебник / В. А. Егiazаров. — 9-е изд. — Москва : Юстицинформ, 2018. — 404 с. — ISBN 978-5-7205-1422-8. — Текст: электронный // Лань : электронно-библиотечная система. — URL: доступа: для авториз. пользователей.

мельянова О. В. Понятие договора международной перевозки пассажира и багажа воздушным транспортом/ В сборнике: Приоритетные направления развития науки в современном мире. Сборник научных статей по материалам IV Международной научно-практической конференции. Уфа, 2020. С. 110.

акон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 22.07.2024) Об организации страхового дела в Российской Федерации (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2024)/ URL:

акон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 08.08.2024) "О защите прав потребителей"/ Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации от 9 апреля 1992 г., N 15, ст. 766//

акон Самарской области от 18.01.2016 N 14-ГД (ред. от 07.06.2018) «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Самарской области, о внесении изменений в отдельные законодательные акты

Самарской области и признании утратившими силу отдельных законодательных актов Самарской области» (принят Самарской Губернской Думой 22.12.2015) (с изм. и доп., вступившими в силу с 11.02.2022) // "Волжская коммуна" от 16 февраля 2022 г. N 23// URL: <https://base.garant.ru/8389141/> (Дата обращения:

инченко П.А. Правовое регулирование перестрахования ответственности авиа-перевозчика // Вестник финансового университета. 2013. № 5. С. 155-166.

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

дрисова А.А., Хохлова Н.В. Состояние и проблемы развития рынка авиационного страхования в Российской Федерации // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2014. № 10. URL:

лишина Ю.Е., Зиялов Е.М. Особенности страхования грузов в Российской Федерации/ В сборнике: Актуальные проблемы развития хозяйствующих субъектов, территорий и систем регионального и муниципального управления. материалы XIV международной научно-практической конференции. 2019. С.

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ. – № 11. – 2001. – ст. 1001// URL:

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ. – № 18. – 03.05.1999. – ст. 2207// URL:

олмогоров М.В., Хайсов И.В. Понятие и правовая природа договора перевозки груза автомобильным транспортом/ В сборнике: Управление социально-

экономическим развитием: инновационный и стратегический подходы. Сборник научных трудов по материалам Национальной научно-практической конференции. 2021. С. 101-103.

Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // «Российская газета». – № 237. – 25.12.1993// URL:

евушкин А.Н., Кузьмина И.К. Исполнение договора морского страхования в сфере эксплуатации транспорта при перевозке груза в России и Великобритании // Транспортное право. 2022. № 4.

евушкин А.Н. Частноправовое регулирование морского страхования в сфере деятельности транспорта при перевозке грузов/ В сборнике: Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности. Материалы VI Всероссийской научно-практической конференции. Уфа, 2023. С. 144-150.

орозов, С. Ю. Транспортное право: учебник для вузов / С. Ю. Морозов. 5-е изд., перераб. и доп. Москва: Издательство Юрайт, 2023. 305 с.

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

бзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции. Утвержден Президиумом Верховного Суда Российской Федерации «20» декабря 2017 года. URL:

анкратова Д. А., Бакалаврская работа на тему «Правовая природа транспортных договоров» // Электронный источник: URL: <http://hdl.handle.net/123456789/25098>

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

еров М.Д., Шалайкин Р.Н. Актуальные проблемы ответственности сторон в сфере железнодорожных перевозок/ Скиф. Вопросы студенческой науки. 2023. № 4 (80). С. 13-17.

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

остановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 30.11.2022 N Ф03-5721/2022 по делу N А73-5825/2022 // СПС КонсультантПлюс.

остановление Арбитражного суда Московского округа от 23 мая 2017 г. по делу А40-145408/12// URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/GCfuGTKpvyUE/> (Дата обращения: 19.10.2024)

остановление Арбитражного суда Уральского округа от 14 марта 2015 г. № КГ-А40/856-15// URL: <https://base.garant.ru/38634054/> (Дата обращения: 19.10.2024)

остановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 06.10.2005 г. N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп. от 01.07.2010)/ "Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации", 2006 г., N 1// URL: <https://base.garant.ru/12142613/> (Дата обращения: 19.10.2024)

остановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 (ред. от 05.07.2024) "Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // Собрание законодательства РФ. – 09.08.2004. – № 32. – ст. 3342// URL: <https://base.garant.ru/187263/> (Дата обращения: 19.10.2024)

остановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 марта 2014 г. №Ф03-665/2014// URL:

приказ Минтранса России от 27.07.2020 № 256 «Об утверждении Правил перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащих порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых

вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения» (Зарегистрировано в Минюсте России 16.10.2020 № 60411) // СПС КонсультантПлюс.

приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (ред. от 15.09.2020) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (Зарегистрировано в Минюсте России consultant.ru/document/cons_doc_LAW_71492

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

урге А.Р. Некоторые проблемы правового регулирования договора морской перевозки грузов // Административное и муниципальное право. 2019. № 4. С. 1 -

ешение № 2-1528/2018 2-1528/2018~М-240/2018 М-240/2018 от 27 июля 2018 г. по делу № 2-1528/2018// URL: <https://sudact.ru/regular/doc/vPgTZGdvraB/> (Дата обращения: 19.10.2024)

ешение № 2-3378/20 от 22.10.2020 Октябрьского районного суда г. Екатеринбурга (Свердловская область) / URL: https://lawnotes.ru/sudpraktika/sou/reshenie-_2-

ешение № 2-120/2022 от 31.01.2022 Центрального районного суда г. Читы (Забайкальский край) /URL: [https://lawnotes.ru/sudpraktika/sou/reshenie-_2-ot-31.01.2022-tsentralnogo-rayonnogo-suda-g.-chity-\(zabaykalskiy-kray\)](https://lawnotes.ru/sudpraktika/sou/reshenie-_2-ot-31.01.2022-tsentralnogo-rayonnogo-suda-g.-chity-(zabaykalskiy-kray))

арапий В. П. Особенности страхования грузов в России/ В сборнике: Вопросы Современной Науки: Новые достижения. Материалы Международной (заочной)

научно-практической конференции. под общей редакцией А.И. Вострецова. 2018. С. 149.

афонова А.Е. Квалификация понятия «перевозчик» в международной воздушной перевозке/ Право и экономика. 2020. № 3 (385). С. 14-17.

еремина Р.Н. Проблемы современного рынка авиационного страхования // Молодой ученый. 2015. № 2. С. 321-323.

ранспортное право: учебник для вузов / Н. А. Духно [и др.]; ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. 3-е изд., перераб. и доп. Москва: Издательство Юрайт, 2023. 435 с.21.

манец В.В. Вопросы анализа логистических рисков при перевозке грузов железнодорожным транспортом // Проблемы анализа риска. 2020. №3. URL:

едеральный закон от 19.06.2000 N 82-ФЗ (ред. от 27.11.2023) "О минимальном размере оплаты труда"/ Собрание законодательства Российской Федерации от 26 июня 2000 г., N 26, ст. 2729// URL: <https://base.garant.ru/12119913/> (Дата обращения: 19.10.2024)

едеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" от 08.11.2007 N 259-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024)// Собрание законодательства РФ. – № 46. – 12.11.2007. – ст. 5555//

едеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023 с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024) // Собрании законодательства Российской Федерации от 13 января 2003 г. N 2 ст.

кибера Е.С., Гаврилова Н.И. Характеристика общих положений авиастрахования как правового института/ В сборнике: Интеграция науки и общества в современных социально-экономических условиях. Сборник научных статей. Москва, 2020. С. 158-162.

ременко Р.П. Меры по сокращению рисков. Страхование грузов/ В сборнике:

Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В.Г. Шухова. Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова. 2014. С. 857-861.

56. Яшина М.Л., Хохлова Н.В. Современное состояние авиационного страхования в России // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2014. Т. 16. № 6 (2). С. 640-643.

57. Aggarwal R, Bohinc J (2012) Black swans and supply chain strategic necessity. *J Transp Secur* 5:39–49. <https://doi.org/10.1007/s12198-011-0080-5>

58. Baukin, V. G. The evolution of railway transport legislation reflecting trends in the Russian socioeconomic system / V. G. Baukin, K. G. Svarchevsky, G. M. Aznagulova // *Voprosy Istorii*. – 2022. – No. 12-3. – P. 108-117.

59. Dagli, G., & Miniero, G. (2018). “The Demand for Marine Insurance: Evidence from Italy”. *The Geneva Papers on Risk and Insurance-Issues and Practice*, 43(3), 512-535.

60. Glušac, Danijela. (2019). *Risks in Cargo Insurance* // [Электронный ресурс] URL: https://www.researchgate.net/publication/376797581_Risks_in_Cargo_Insurance

61. Khutsishvili, Marine. (2024). Factors Determining the Risks of an Insurance Contract. *Economics*. 106. 18-22. 10.36962/ECS106/6-8/2024-18.

62. Kubáňová, Jaroslava & Kubasáková, I. & Poliak, Miloš. (2022). Risks of the insurance in road transport. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*. 1247. 012002. 10.1088/1757-899X/1247/1/012002.

63. Yeşilyaprak, M. & Aydın, H. (2023). The Importance and Auditing of Cargo and Freight Insurance in the Maritime Industry. *Mesopotamia Journal of Interdisciplinary Studies*, 3(2), 87-97.