

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Предпринимательское и трудовое право»

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение предпринимательской деятельности

(направленность (профиль))

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)**

на тему «Понятие и правовая природа договора перевозки грузов»

Студент

В.А. Мурашкинцева

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

к.п.н, доцент, О.А. Воробьева

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

Тольятти 2020

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Общая характеристика договора перевозки грузов	11
1.1. Национальное законодательство, регулирующее договор перевозки грузов.....	11
1.2. Понятие и виды перевозки. Понятие, сущность и юридические признаки договора перевозки грузов	17
1.3. Структурные элементы договора перевозки грузов.....	33
2. Порядок заключения и содержание договора перевозки грузов.....	49
2.1. Заключение договора перевозки грузов	49
2.2. Права и обязанности сторон в договоре перевозки грузов	63
2.3. Прекращение обязательств по договору перевозки грузов	74
3. Ответственность сторон за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов. Претензии и иски.....	79
3.1. Общие положения об ответственности сторон.....	79
3.2. Ответственность перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя	84
3.3. Претензии и иски по договору перевозки груза	96
Заключение.....	108
Список используемой литературы	112

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность и научная значимость настоящего исследования.

Транспорт является одной из важнейших сфер экономической деятельности, полноценное функционирование которой необходимо для обеспечения потребностей общества. М.А. Бажина считает транспорт не только «отраслью, в которой перемещаются грузы и люди, а в первую очередь межотраслевой системой, преобразующей условия жизнедеятельности и хозяйствования».¹ Аналогичного мнения придерживается и Л.В. Зарапина, называя транспорт «сложным многоотраслевым организмом».² Важное значение сфере транспорта придают не только российские, но и зарубежные исследователи. К примеру, Марко Павлиха и Яна Родика полагают, что эффективная транспортная система является существенным фактором в политическом, экономическом и стратегическом развитии стран, и также способствует улучшению качества жизни в целом³.

Предпосылки для основополагающей роли транспорта были заложены еще в древности и во многом обусловлены торговыми взаимоотношениями между странами, которые, как отмечает Н.Г. Щербина, «потребовали выработки правил национального и международного характера».⁴ Именно транспорт выполняет роль «связующего элемента», причем не только в экономических процессах, но и «для мирового сообщества в целом, поскольку

¹ Бажина М.А. Договоры перевозки грузов и транспортной экспедиции в России и Германии. Сравнительная характеристика: монография / отв. Ред. В.С. Белых. – Москва: Проспект, 2017. – 104 с. С. 7

² Зарапина Л.В. Формирование транспортного права в России: историко-правовое исследование: монография /Л.В. Зарапина. – М.: Альфа-М, 2018.- 192 с. С. 7

³ См.: Pavliha Marco, Jana Rodica. Transport law in Slovenia. URL: <http://www.dpps-mlas.si> (дата обращения: 01.05.2019).

⁴ Щербина, Н. Г. Международное право. Часть 2. Международное частное право [Электронный ресурс]: учебное пособие / Н. Г. Щербина, Е. М. Щербина. — Электрон. Текстовые данные. — Владивосток: Владивостокский филиал Российской таможенной академии, 2010. — 172 с. — 978-5-9590-0545-0. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/25764.html> (Дата обращения: 23.02.2019)

обеспечивает перемещение товаров и граждан практически в любую точку земного шара.⁵

Согласно «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры⁶.

В настоящее время, благодаря развитию рыночной экономики и активизации международного взаимодействия, транспорт приобретает еще большее значение. Именно поэтому, как свидетельствует В.Н. Гречуха, «транспортная составляющая является неременным элементом международных контрактов»⁷. Таким образом, закономерно возрастает и значение договорных отношений в транспортной сфере, особенно при осуществлении грузовых перевозок, которые по праву могут считаться ключевым фактором полноценной экономической деятельности. Соответственно, договор перевозки грузов представляет собой важнейший гражданско-правовой договор, регулирующий перевозочные отношения.

Однако, в научной литературе до настоящего времени не сформирована единая концепция в отношении ряда вопросов, связанных с уяснением понятия и правовой природы данного договора, вследствие чего некоторые положения остаются дискуссионными и требуют дальнейшей теоретической проработки и осмысления. Спорными и противоречивыми в настоящее время являются и некоторые нормы российского транспортного законодательства.

⁵ Международное частное право. Том 2. Особенная часть [Электронный ресурс]: учебник / Е. А. Абросимова, А. В. Асосков, А. В. Банковский [и др.]; под ред. С. Н. Лебедев, Е. В. Кабатова. — Электрон. Текстовые данные. — М.: Статут, 2015. — 768 с. — 978-5-8354-1106-1. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/29343.html> (Дата обращения: 03.03.2019)

⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 №1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» // СПС «Консультант-плюс».

⁷ Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / В.Н. Гречуха. — 3-е изд., перераб. И доп. — М.: Издательство Юрайт, 2015. — 398 с. — Серия Бакалавр и магистр. Академический курс. С. 10

Нерешенной является проблема унификации законодательных норм, регулирующих правоотношения в данной сфере.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся при заключении договора перевозки грузов.

Предмет исследования- нормы российского законодательства, регулирующего договор перевозки грузов, научные труды, судебно-арбитражная практика.

Цель исследования. Цель исследования – проанализировать российское законодательство, регулирующее договор перевозки грузов, научные концепции, связанные с проблематикой данного договора, арбитражную судебную практику.

Гипотеза исследования состоит в том, что:

- договор перевозки грузов может рассматриваться в качестве элемента системы транспортных договоров, если понятие «транспортные договоры» получит дальнейшее развитие в гражданском праве в качестве теоретической категории.

Задачами исследования являются:

- рассмотреть основные положения гражданского и транспортного законодательства, посвященные правоотношениям сторон, вытекающим из договора перевозки грузов;

- исследовать сущность и юридические признаки договора перевозки грузов;

- проанализировать структурные элементы рассматриваемого договора и основные концепции, посвященные положению грузополучателя в нем;

- исследовать порядок заключения договора перевозки грузов, комплекс основных прав и обязанностей сторон, а также основания прекращения обязательств;

- рассмотреть основания возникновения ответственности по договору перевозки грузов, особенности претензионно-искового порядка и практику арбитражных судов;

- разработать предложения, направленные на унификацию и совершенствование действующего законодательства.

Теоретико-методологической основой исследования являются работы отечественных и зарубежных авторов: В.А. Егиазарова, Б.И. Пугинского, А.В. Выгодянского, С.В. Тычинина, А.В. Пересыпкина, Л.В. Зарапиной, И.А. Мушиной, О.С. Иоффе, Г.Ф. Шершеневича, К.К. Яичкова, М.К. Александрова-Дольника, С.Ю. Пятина, Л.П. Рассказова, С.А. Котухова, Г.А. Сюхина, В.К. Шайдуллиной, М. Павлихи, Я. Родики, Е.А. Суханова, А.Н. Яннополуса, А. Моллманна и других.

Базовыми для настоящего исследования явились научные труды М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, С.Ю. Морозова, В.Н. Гречухи, М.А. Бажиной, А.С. Кокина.

Методы исследования: Общенаучные и частно-научные методы познания: сравнения, анализа, синтеза, обобщения, историко-юридический, сравнительно-правовой, формально-юридический.

Опытно-экспериментальная база исследования: Документальное оформление перевозочного процесса изучалось автором во время прохождения научно-исследовательской практики в обществе с ограниченной ответственностью «Волга Холод».

Научная новизна исследования. В результате проведенного комплексного и всестороннего исследования автором разработаны предложения, направленные на конкретизацию, унификацию и совершенствование норм гражданского и транспортного законодательства, регулирующего договор перевозки грузов. Научной новизной обладают теоретические выводы автора, направленные на выявление общих и отличительных черт данного договора в странах англосаксонской и

континентальной системы права, правомерности его отнесения к разряду предпринимательских и признании договором присоединения, оценке перспективности придания транспортной накладной характера товарораспорядительного документа.

Теоретическая значимость исследования. Данное исследование благодаря своему комплексному характеру может быть использовано в качестве теоретической основы при проведении дальнейших исследований, посвященных проблематике договора перевозки грузов и развитию гражданского и транспортного законодательства, регулирующего данный договор.

Практическая значимость исследования заключается в том, что предложенные автором изменения и дополнения в действующее законодательство могут использоваться при осуществлении законотворческого процесса.

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечивались теоретико-методологическим и эмпирическим путем (применение методов познания, анализ научных трудов, законодательной базы и судебно-арбитражной практики), публикацией научной статьи, содержащей выводы автора.

Личное участие автора в организации и проведении исследования заключается в самостоятельном поиске информационных источников, постановке целей и задач, разработке теоретических положений по теме исследования и практических рекомендаций в отношении действующего законодательства, регулирующего договор перевозки грузов.

На защиту выносятся следующие основные положения:

1) договор перевозки грузов представляет собой гражданско-правовой договор, независимо от участия в нем субъектов предпринимательской деятельности. Признание данного договора предпринимательским

необоснованно и не согласуется с историческими традициями российского гражданского права и тенденциями развития современного законодательства;

2) генезис договора перевозки грузов в российском праве обусловлен значительным влиянием континентальной правовой системы, включая правовое положение грузополучателя в договоре, однако при этом имеются как общие, так и принципиальные отличительные черты;

3) термин «транспортные договоры» следует трактовать в качестве теоретического понятия, объединяющего договоры, которые регулируют правоотношения в сфере организации и осуществления перевозки;

4) к обязательствам, за неисполнение или ненадлежащее исполнение которых наступает ответственность по договору перевозки грузов, относятся обязательства, непосредственно составляющие содержание данного договора.

5) предлагается ряд изменений и дополнений в действующее гражданское и транспортное законодательство, в частности:

- в пункт 1 статьи 784 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее- ГК РФ), в которой необходимо закрепить следующее понятие перевозки: «Перевозка- осуществляемое на основании договора перемещение пассажиров, багажа и грузов в пространстве с использованием транспортных средств»;

- в пункт 1 статьи 789 ГК РФ, изложив ее в следующей редакции:

«1. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией или индивидуальным предпринимателем, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация или индивидуальный предприниматель обязаны осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Перечень лиц, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке»;

- в пункт 2 статьи 66 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (далее- КВВТ РФ), изложив ее в следующей редакции:

«2. Перевозчик (коммерческая организация, индивидуальный предприниматель), осуществляющий перевозки грузов, пассажиров и багажа на внутреннем водном транспорте в соответствии с федеральным законом, иными нормативными правовыми актами и выданной ему лицензией по обращению любого физического или юридического лица, является перевозчиком общего пользования». Предлагается закрепить понятие «перевозчик общего пользования» и в других транспортных кодексах и уставах.

- в пункт 3 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ (далее- ВЗК РФ), изложив его в следующей редакции:

«3. Эксплуатант – индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и обладающие сертификатом (свидетельством) эксплуатанта».

- в главу 40 ГК РФ, закрепив в ней следующее определение коносамента: «Коносамент -это документарная ценная бумага, подтверждающая заключение договора морской перевозки груза или перевозки груза внутренним водным транспортом и удостоверяющая право держателя распоряжаться грузом и получить его после прибытия судна в порт назначения»;

- дополнить Федеральный закон «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации» от 08.11.2007 №259-ФЗ (далее-УАТ РФ) нормами, регулирующими прекращение обязательств по договору, в том числе и в связи с невозможностью исполнения.

Апробация и внедрение результатов работы. По теме исследования автором опубликована научная статья на тему «Договор перевозки грузов в англосаксонской и континентальной системе права» в журнале «Отечественная юриспруденция».

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, состоящих из девяти параграфов, заключения, списка используемой литературы.

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

1.1. Национальное законодательство, регулирующее договор перевозки грузов

Несмотря на исключительную важность договора перевозки груза в экономике, исследователи отмечают отсутствие во всех странах «универсального транспортного нормативного акта».⁸ При этом, как свидетельствует А.С. Кокин, «источники национального транспортного права многочисленны и разнообразны».⁹ Вышесказанное с полным правом можно отнести и к странам континентальной (романо-германской) системы права. В систему континентального права в юридической науке традиционно включают германскую группу (Германия, Австрия, Швейцария, Греция) и романскую группу (Франция, Италия, Испания, Португалия, Бельгия, Люксембург, Голландия, некоторые страны Латинской Америки).¹⁰ Частное право России традиционно также относится к континентальной правовой семье.¹¹ При этом некоторые исследователи объясняют данный факт только формально-юридическим сходством и отмечают при этом глубокие сущностные различия, отделяющие российскую правовую систему от континентальной.¹²

⁸ Международная морская перевозка груза: право и практика / А.С. Кокин. 2-е изд. – М.: Инфотропик Медиа, 2012. – 784 с. С. 220

⁹ Там же. С. 220

¹⁰ См.: Гражданское и торговое право зарубежных стран [Электронный ресурс]: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Р. А. Курбанов, Н. Д. Эриашвили, В. Г. Голубцов [и др.]; под ред. С. Н. Бабурина, Р. А. Курбанова. — Электрон. текстовые данные. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. — 383 с. — 978-5-238-02399-1. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/81622.html> (дата обращения: 24.03.2019).

¹¹ См.: Пятин, С. Ю. Гражданское и торговое право зарубежных стран [Электронный ресурс]: учебное пособие / С. Ю. Пятин. — 2-е изд. — Электрон. текстовые данные. — М.: Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2018. — 261 с. — 978-5-394-01014-9. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/75224.html> (дата обращения: 24.03.2019).

¹² Рассказов Л.П. Сходство и различие российской правовой системы и романо-германской правовой семьи / Л.П. Рассказов // Ленинградский юридический журнал. 2013. №4 (34). С. 76-85: URL: <https://lengu.ru/media/File/LenJuridicalJournal/LenJuridicalJournal4-2013.pdf> (дата обращения: 06.04.2019).

Российское законодательство, регулирующее договор перевозки грузов, достаточно обширно и включает в себя комплекс нормативно-правовых актов, которые одновременно являются источниками транспортного права. Принципиальное значение среди них имеет ГК РФ, определяющий основные положения о перевозке. Кроме того, действуют транспортные уставы и кодексы, которые детально регламентируют отношения, складывающиеся при осуществлении перевозочного процесса: КВВТ РФ, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (КТМ РФ), ВЗК РФ, УАТ РФ, Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 №18-ФЗ (далее-УЖТ РФ).

Отдельные вопросы, связанные с договором перевозки грузов, регулируются также постановлениями Правительства Российской Федерации и ведомственными нормативными актами. Среди них можно отметить, в частности, Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», приказ Министерства транспорта Российской Федерации (далее- Минтранс России) от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (далее- Общие правила воздушных перевозок).

Необходимо отметить, что согласно пункту 4 статьи 15 Конституции РФ¹³ и пункту 1 статьи 5 Федерального закона от 15.07.1995 №101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации»,¹⁴ общепризнанные принципы и нормы международного права и международных договоров РФ являются составной частью ее правовой системы.

¹³ Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] : принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года. : (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ от 30 декабря 2008 № 6-ФКЗ и № 8 – ФКЗ) // СПС «Консультант плюс».

¹⁴ Федеральный закон от 15.07.1995 №101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации» (ред. от 12.03.2014): принят ГД РФ 16.06.1995 // СПС «Консультант плюс».

Перевозке посвящена глава 40 части второй ГК РФ с одноименным названием. В данной главе содержится общее определение договора перевозки грузов и регламентируются важнейшие аспекты взаимоотношений сторон в договоре (внесение провозной платы, сроки доставки, подача транспортных средств, погрузка и выгрузка груза, основания наступления ответственности и т.д.). В.В. Витрянский называет положения главы 40 ГК РФ «сводом правил, вынесенных за скобки». Именно поэтому, как справедливо полагает исследователь, «обеспечивается единообразное регулирование сходных по существу отношений, складывающихся при перевозках грузов...»¹⁵

Положительное значение ГК РФ заключается также в расширении «сферы свободного волеизъявления сторон договора перевозки»,¹⁶ о чем наглядно свидетельствует пункт 2 статьи 784 главы 40. Кроме того, нормы статьи 793 ГК РФ, посвященные ответственности за нарушение обязательств по перевозке, представляют собой новеллу для гражданского законодательства. По свидетельству В.В. Витрянского, ранее аналогичные нормы существовали исключительно в транспортных кодексах и уставах.¹⁷ Новеллой является и норма, содержащаяся в пункте 4 статьи 796 ГК РФ, согласно которой документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа¹⁸. Как считает В.В. Витрянский, данная новелла

¹⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта [Электронный ресурс] / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2011. — 912 с. — 978-5-8354-0752-1. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/29315.html>. С. 247

¹⁶ Там же. С. 235

¹⁷ Там же. С. 241

¹⁸ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая [Электронный ресурс]: от 26.01.1996 №14-ФЗ (ред. от 29.07.2018): принят ГД РФ 22.12.1995 // СПС «Консультант плюс».

имеет «принципиальное значение в деле повышения ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза...». ¹⁹ Среди положительных сторон можно отметить установление более длительного (1 год) срока исковой давности (согласно прежнему транспортному законодательству он составлял всего 2 месяца). ²⁰

Глава 40 включает в себя нормы, посвященные перевозке в прямом смешанном сообщении, однако они имеют отсылочный характер: взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (статья 788 ГК РФ). ²¹ В этой связи немаловажно отметить, что соответствующий закон до настоящего времени не принят и существует только в виде проекта, что является очевидным пробелом в транспортном законодательстве.

То же самое относится и к перевозкам транспортом общего пользования. Вопреки требованиям статьи 789 ГК РФ, в нашей стране до сих пор не осуществляется публикация перечней организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования. Кроме того, отсутствует и нормативно-правовой акт, регламентирующий порядок публикации указанных перечней.

ВЗК РФ является первым транспортным кодексом, принятым после введения в действие ГК РФ. И в отличие от него, данный транспортный кодекс получил скорее негативную, нежели положительную оценку исследователей.

¹⁹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта С. 245

²⁰ Там же. С. 247

²¹ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая [Электронный ресурс]: от 26.01.1996 №14-ФЗ (ред. от 29.07.2018): принят ГД РФ 22.12.1995 // СПС «Консультант плюс».

Во многом это объясняется наличием многочисленных пробелов в правовом регулировании, а также норм, которые прямо противоречат нормам ГК РФ. В.В. Витрянский усматривает в этом «реальную опасность деформации всей системы правового регулирования договора перевозки».²²

КТМ РФ, который был принят после ВЗК РФ, в отличие от последнего, «действительно выполняет ...роль специального федерального закона (кодифицированного акта), регламентирующего условия перевозки грузов...».²³ Нормы о договоре морской перевозки груза содержатся в главе VIII КТМ РФ, при этом они в полной мере соответствуют Гаагско-Висбийским правилам. При составлении главы VIII законодатель использовал также некоторые положения Гамбургских правил²⁴.

Особенность КВВТ РФ заключается в наличии многочисленных норм, содержащих отсылку к подзаконным актам, что создает благоприятные предпосылки для ведомственного нормотворчества и может привести к негативным последствиям.²⁵ Однако при этом КВВТ РФ «оставляет широкое поле для применения договорных методов регулирования отношений, возникающих в связи с деятельностью субъектов внутреннего водного транспорта».²⁶

В качестве нововведений УАТ РФ исследователи отмечают новую классификацию перевозок и предоставление возможности заключать договор

²² См: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 250

²³ Там же. С. 251

²⁴ Кокин А.С. Указ. соч. С. 27

²⁵ См: Котухов, С. А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ (2-е издание переработанное и дополненное) [Электронный ресурс] / С. А. Котухов, Т. А. Бирюкова, Е. А. Бевзюк ; под ред. С. Ю. Морозов. — Электрон. текстовые данные. — Саратов : Ай Пи Эр Медиа, 2015. — 396 с. — 2227-8397. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/30501.html> (дата обращения: 18.05.2019).

²⁶ Сяхин, Г. А. Коммерческая работа на внутреннем водном транспорте [Электронный ресурс]: учебное пособие / Г. А. Сяхин, Г. И. Шепелин. — Электрон. текстовые данные. — М.: Московская государственная академия водного транспорта, 2014. — 85 с. — 2227-8397. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/46467.html> (дата обращения: 18.05.2019).

перевозки грузов с помощью разового заказа. Однако, так же, как и КВВТ РФ, УАТ РФ содержит большое количество отсылочных норм.²⁷

В УЖТ РФ также имеются новые положения, некоторые из которых, как отмечает В.В. Витрянский, усложняют и делают «невнятной структуру договорных связей на железнодорожном транспорте, опосредующих перевозки грузов...».²⁸ Сюда можно отнести, в частности, предоставление перевозчику права отказать грузоотправителю в согласовании заявки на перевозку грузов в случае отказа владельца инфраструктуры в ее согласовании.

В завершение отметим, что общим недостатком транспортных уставов и кодексов является недостаточная унификация с нормами ГК РФ. В качестве примера можно привести статью 35 УЖТ РФ, согласно которой грузы выдаются на железнодорожной станции назначения грузополучателю после внесения им перевозчику платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей, если таковые не были внесены грузоотправителем²⁹. Данная статья противоречит статье 785 ГК РФ, предусматривающей внесение только получателем груза платы за перевозку.

Существенным недостатком российского законодательства также является противоречие нормам международных правовых актов. К примеру, часть 2 статьи 111 ВЗК РФ и пункт 211 Общих правил воздушных перевозок в императивной форме возлагают на грузополучателя обязанность принять и вывезти груз и тем самым противоречат статье 13 Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок

²⁷ Морозов, С. Ю. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (2-е издание переработанное и дополненное) [Электронный ресурс] / С. Ю. Морозов. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2013. — 132 с. — 2227-8397. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/19242.html> (дата обращения: 19.05.2019).

²⁸ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 252

²⁹ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 24.12.2002// СПС «Консультант плюс».

(Варшава, 12 октября 1929 г.- далее Варшавская конвенция), которая не возлагает на грузополучателя подобных обязанностей, а наделяет его только правом требовать выдачи товара (груза).

1.2. Понятие и виды перевозки. Понятие, сущность и юридические признаки договора перевозки грузов

С учетом возрастающего значения договорных отношений в транспортной сфере, немаловажным для юридической науки является уяснение сущности основных понятий, непосредственно связанных с транспортом- «перевозка», «транспортировка», «перемещение». Как справедливо указывает М.А. Бажина, в российском законодательстве понятие «перевозка» не раскрывается.³⁰ Однако, исходя из логистического и экономического смысла данного понятия, исследователь предлагает считать перевозкой «действия по перемещению пассажиров или различных видов грузов путем изменения их местоположения с использованием транспортного средства».³¹ Очевидно, что предлагаемое М.А. Бажиной определение перевозки имеет общий характер и не содержит в себе правовой аспект. В этой связи интерес представляет точка зрения В.Н. Гречухи, который рассматривает перевозку в качестве гражданско-правовой категории, а обязательства по перевозке- частью обязательств, возникающим в имущественных правоотношениях. В трактовке данного исследователя перевозка представляет собой «перемещение на основании договора грузов, пассажиров, багажа в пространстве с помощью транспортных средств».³² В этом определении правовой аспект перевозки выражен достаточно четко,

³⁰ См: Бажина М.А. Указ. соч. С. 7

³¹ Там же. С. 6

³² См: Гречуха В.Н. Перевозка как гражданско-правовая категория. // Вопросы экономики и права. 2012. №2. С.93-96: URL: <https://ecsocman.hse.ru/text/50439565/> (дата обращения: 20.03.2019). С. 93

поскольку именно договор обозначается в качестве основы перевозочного процесса.

Отсутствие закреплённого понятия «перевозка» можно, на наш взгляд, считать очевидным пробелом в законодательстве. Именно поэтому Арбитражный суд Поволжского округа вместо данного понятия предлагает использовать понятие «перевозочная деятельность», согласно Модельному закону о транспортной деятельности (принят Межпарламентской ассамблеей государств-участников СНГ, постановление от 31.10.2007 № 29-8).³³

Что касается «транспортировки», то М.А. Бажина считает, что это: «...универсальное понятие, охватывающее те случаи, когда перемещение грузов осуществляется с помощью транспортных средств, но для собственных нужд...».³⁴ По мнению М.А. Бажиной, понятие «перевозка» имеет специальный характер и является «...более узким по отношению к «транспортировке», потому что используется в отношениях по перевозке грузов в соответствии с транспортным законодательством».³⁵ В.Н. Гречуха полагает, что понятия «транспортировка» включает в себя не только перевозку, но также и любые другие способы перемещения грузов.³⁶

Идентичной позиции придерживается и С.Ю. Морозов. Кроме того, данный автор также, как и В.Н. Гречуха, относит «перевозку» к гражданско-правовым обязательствам.³⁷ Таким образом, становится очевидным, что понятие «транспортировка», в отличие от понятия «перевозка», правового значения не имеет и включает в себя не только перевозку, но также и любые другие способы перемещения грузов.

³³ Справка по обобщению судебной практики рассмотрения споров, вытекающих из договора перевозки грузов и транспортной экспедиции [Электронный ресурс]: URL: <http://faspo.arbitr.ru/node/17339> (дата обращения: 16.03.2019).

³⁴ Бажина М.А. Указ. соч. С. 7

³⁵ Там же. С. 7

³⁶ См. Гречуха В.Н. Перевозка как гражданско-правовая категория. С. 94

³⁷ См: Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие / С.Ю. Морозов. — Электрон. текстовые данные. — М.: Волтерс Клувер, 2010. — 320 с. — 978-5-466-00306-2. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/16805.html>. С. 11

В отношении понятия «перемещение» можно сделать логичный вывод, что оно находится в неразрывной взаимосвязи с двумя обозначенными понятиями. В.А. Егиазаров называет перемещение «основой транспортного процесса».³⁸ Однако М.А. Бажина предлагает под перевозкой понимать не только действия, направленные на перемещение, но также на погрузку и выгрузку груза.³⁹ Такой подход, по мнению ученого, послужит основой для законодательного закрепления понятия «перевозка». В данном случае следует, на наш взгляд, согласиться с М.А. Бажиной, поскольку погрузка и выгрузка груза действительно являются неотъемлемой частью перевозочного процесса.

Необходимо отметить, что исходя из вида транспорта, перевозки грузов подразделяются на железнодорожные, морские, речные, воздушные, автомобильные.⁴⁰

Морские перевозки классифицируются на перевозки большим каботажем, малым каботажем и в заграничном сообщении. Малый каботаж представляет собой перевозку грузов между российскими портами одного или двух смежных морей, а большой каботаж- между российскими портами разных морей, в том числе и в случаях, когда российское судно осуществляет прохождение через воды иностранного государства. Перевозкой в заграничном сообщении является перевозка из российских портов в иностранные и в обратном направлении.

На автомобильном транспорте выделяют городские, пригородные, междугородные и международные перевозки. Городские перевозки- это перевозки, осуществляемые в пределах одного населенного пункта; пригородные- осуществляются за пределы черты населенного пункта на расстояние до 50 км включительно; междугородные -перевозка за пределы

³⁸ Егиазаров В.А. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебник / В.А. Егиазаров. — Электрон. текстовые данные. — М.: Юстицинформ, 2011. — 608 с. — 978-5-7205-1041-1. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/13411.html>

³⁹ См: Бажина М.А. Указ. соч. С. 9

⁴⁰ См: Егиазаров Е.А. Указ. соч. С. 54

населенного пункта на расстояние, превышающее 50 км; международные перевозки, при которых происходит пересечение государственной границы РФ.

Кроме того, существуют также перевозки в местном, прямом и прямом смешанном сообщении (так называемые мультимодальные перевозки). Местными являются перевозки в пределах одного транспортного предприятия, прямыми- осуществляемые по одному документу с участием нескольких предприятий одного вида транспорта. Специфика перевозок в прямом смешанном сообщении заключается в использовании нескольких видов транспорта при перевозке одного груза по одному документу.⁴¹

Договор перевозки грузов представляет собой один из важнейших договоров, связанных с транспортной сферой. Однако в российской юридической литературе наименования договора обладают некоторой спецификой. В трактовке Б.И. Пугинского данный договор именуется договором на перевозку конкретных партий груза.⁴² М.И. Брагинский, В.В. Витрянский также называют этот вид договора- договором на перевозку конкретного груза.⁴³ Именно необходимость наиболее детального урегулирования обязательств сторон в ситуациях, когда перевозится конкретный груз, определяет, по мнению указанных авторов, его особое место среди других договоров, связанных с использованием транспортных средств.

В.А. Егiazаров определяет договор перевозки груза как договор, «в соответствии с которым одна сторона- перевозчик обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона- отправитель груза обязуется уплатить за перевозку установленную

⁴¹ См: Салминен Э.О., Борозна А.А., Икаев Ю.К., Икаев Т.П. Указ. соч. С. 8

⁴² См: Пугинский Б.И. Коммерческое право России [Электронный ресурс]: учебник / Б.И. Пугинский. — Электрон. текстовые данные. — М.: Зерцало, 2009. — 352 с. — 978-5-8078-0170-8. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/5827.html>

⁴³ См: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 407

плату».⁴⁴ Данное определение полностью соответствует статье 785 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее- ГК РФ).

В странах континентальной системы права договоры перевозки специализируются в зависимости от вида транспорта- «договоры морской, речной (внутренневодной), железнодорожной, автомобильной, воздушной перевозки, а также перевозки по трубопроводам», причем в сфере практического применения «указанная тенденция проявляется в дифференциации источников транспортного права в соответствии с видами транспорта».⁴⁵ Аналогичная ситуация наблюдается и в российской системе права. Поэтому определение договора перевозки грузов, содержащееся в ГК РФ, имеет общий характер, но в целом, с учетом некоторых особенностей, соответствует транспортным уставам и кодексам.

Немаловажно отметить, что в российской юридической науке наблюдается тенденция выделять отдельную категорию договоров- так называемые «транспортные договоры». Общим видообразующим признаком данных договоров является то, что одной из сторон в них выступает транспортная организация. Важнейшее же место в системе этих договоров отводится именно договору перевозки грузов.⁴⁶ Более того, как справедливо отмечает В.В. Витрянский: «поиски научного обоснования однородности так называемых транспортных договоров приводят некоторых авторов к выводу о наличии неких транспортных обязательств».⁴⁷ Однако, по мнению В.В. Витрянского, попытки выделения таких обязательств, «...претендующих на свое собственное место в системе самостоятельных гражданско-правовых

⁴⁴ Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 53

⁴⁵ Кокин А. С. Указ. соч. С. 230

⁴⁶ См.: Шайдуллина В.К. Договор перевозки грузов: полисистемное исследование. Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Казань, 2016. С. 9

⁴⁷ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 269

обязательств, представляются намеренно искусственными и неверными по существу».⁴⁸

Сторонники выделения «транспортных обязательств» в самостоятельную правовую категорию обосновывали свою позицию тем, что это-вид гражданско-правовых обязательств, объединяющий в себе частноправовые и публично-правовые начала»⁴⁹. Данное утверждение в юридической литературе убедительно оспаривается доводами, которые приводит В.Н. Гречуха: «Непонятно, как гражданско-правовая категория договорных обязательств, являющаяся частноправовой, может включать в себя публично-правовые начала» и каким образом они проявляются в транспортных договорах»⁵⁰. Тем не менее, данный исследователь, однако, не считает, что «термин «транспортные договоры» должен быть исключен из научного оборота». Согласно позиции, занимаемой В.Н. Гречухой, этот термин «следует трактовать «...не в качестве правовой категории..., а как теоретическое понятие, позволяющее всесторонне и глубоко рассмотреть урегулированные транспортным законодательством договоры различных типов и видов, так или иначе связанных с транспортной деятельностью».⁵¹ Такая позиция представляется нам правомерной, поэтому полагаем, что в науке гражданского права понятие «транспортные договоры» должно получить дальнейшее теоретическое развитие, включая классификацию указанных договоров. Вполне справедливым, на наш взгляд, является также высказывание Е.А. Суханова, который заключает, что «...в настоящее время договор перевозки конкретного груза уже нельзя рассматривать как некий «центральный договор», к которому примыкают призванные его обслуживать различные правовые формы: отношения по перевозкам грузов действительно

⁴⁸ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 270

⁴⁹ Гречуха В.Н. Понятие транспортных договоров и их классификация / В. Н. Гречуха // Вопросы экономики и права. 2012. №3 С. 71

⁵⁰ Там же. С.71

⁵¹ Там же. С. 72

регулируются системой договоров, в которой данный договор является лишь одной из разновидностей».⁵² Однако при этом нельзя отрицать и преуменьшать важнейшее значение данного договора в транспортной деятельности.

Не будет преувеличением считать, что определение юридической сущности данного договора вызывало наибольшее количество споров среди ученых-цивилистов.

Обращаясь к истории, необходимо отметить, что рецепция римского права оказала значительное воздействие на формирование континентальной системы права. В римском праве «договор перевозки груза не достиг статуса отдельной договорной формы».⁵³ Вследствие этого, обязательства по перевозке оформлялись заключением договора найма работы (*location-conductio operis*) или договора найма вещей (*locatio -conductio rerum*).⁵⁴ Кроме того, как указывает М.П. Морев, «из морского права острова Родос (*lex Rhodica de jactu*) римляне создали новую конструкцию в рамках договора о перевозке (*locatio-conductio mercium vehendarum*)».⁵⁵

Соответственно, в странах, относящихся к континентальной системе права, договор перевозки не выделялся в отдельную категорию договоров. Аналогичная ситуация характерна и для России, в гражданском законодательстве которой до 1917 года данный договор считался одной из разновидностей договора подряда и не имел самостоятельного значения.

Однако цивилисты той эпохи, в том числе Г.Ф. Шершеневич, рассматривали договор перевозки в качестве самостоятельного и полагали необходимым его подробную правовую регламентацию. Г.Ф. Шершеневич,

⁵² Российское гражданское право: Учебник: В 2 т. Т.П: Обязательственное право / Отв. ред. Е.А.Суханов. – 2 -е изд., стереотип. – М.: Статут, 2011. – 1208 с. С. 675

⁵³ Yiannopoulos A.N. Carriage of goods / ENCYCLOPEDIA BRITANNICA [Электронный ресурс]: A.N. Yiannopoulos - URL: <https://www.britannica.com/topic/carriage-of-goods> (дата обращения: 24.03.2019).

⁵⁴ Кокин А.С. Указ. соч. С. 227

⁵⁵ Морев, М. П. Римское право (2-е издание) [Электронный ресурс]: учебное пособие / М. П. Морев. — Электрон. текстовые данные. — М.: Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2017. — 720 с. — 978-5-394-01228-0. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/57164.html> (дата обращения: 24.03.2019). С. 487

проводя классификацию существующих договоров, выделял договоры на предоставление пользование чужими услугами, к которым относил подряд, доверенность, комиссию, личный наем, поклажу, товарищество и перевозку.⁵⁶

В 1913 году, когда велась работа по составлению проекта Гражданского уложения, российские юристы однозначно считали договор перевозки грузов гражданско-правовым договором. В.В. Витрянский, анализируя проект Гражданского уложения, внесенного на рассмотрение Государственной думы, полагает, что договор перевозки являлся договором в пользу третьего лица, поскольку «...перевозчик обязуется сдать груз в месте назначения третьему лицу (получателю), в заключении договора не участвовавшему».⁵⁷ Кроме того, рассматривая дореволюционный договор перевозки груза с учетом современной юридической науки, мы можем обнаружить в нем также определенные черты публичного договора и договора присоединения в тех случаях, когда в роли перевозчика выступала транспортная организация общего пользования.⁵⁸ К таковым относились железные дороги, пароходные и иные транспортные предприятия, которые являлись концессионерами (общественные или промысловые возчики).⁵⁹

Уяснение правовой природы договора перевозки груза сделалось предметом дискуссии на ранних этапах становления советского гражданского права. Известный советский правовед Яичков К.К. полагал: «...выясняя правовую природу договора перевозки, надо идти не путем подведения этого договора под другие виды договоров, известных советскому гражданскому праву, не путем отыскания в нем элементов других договоров, а следует в нем самом найти характеризующие его особенности».⁶⁰ По мнению О.С. Иоффе:

⁵⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 14

⁵⁷ Там же. С. 55

⁵⁸ Там же. С. 25

⁵⁹ Там же. С. 20

⁶⁰ Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности. // Советское государство и право. 1955. № 5. С. 68

«определяет природу договора основная цель, а не сопутствующие ей моменты», а «основную же цель», по мнению ученого, «составляет перемещение грузов или пассажиров, и только с ориентацией на нее должна выявляться особая природа договора перевозки»⁶¹. Однако О.С. Иоффе категорически не разделял позицию, согласно которой договор перевозки отождествляется с договором подряда, поскольку: «Работа по перемещению материальных ценностей настолько специфична, что нуждается в особом правовом нормировании, существенно отличающемся от нормирования отношений по договору подряда».⁶² Таким образом, самостоятельность договора перевозки признавалась и в советском гражданском праве. Современные отечественные цивилисты не подвергают сомнению самостоятельный характер данного договора. Обязательства по перевозке, несмотря на их двойственный характер, обусловленный наличием одновременно элементов услуг, и работ, представляют собой самостоятельный тип обязательств, вытекающих из договора перевозки.⁶³

В странах англосаксонской и континентальной системы права договор перевозки, как указывает А.С. Кокин, «не отождествляется с договором купли-продажи товара».⁶⁴ Такой вывод подтверждается и положениями законодательства, и судебной практикой по спорам, вытекающим из договора перевозки груза. Аналогичная ситуация имеет место и в российской системе права, в которой договоры купли-продажи и перевозки грузов независимы друг от друга и регулируются различными нормами гражданского законодательства.

Однако, дискуссионными до настоящего времени являются попытки «причислить договор перевозки груза к какой-либо одной из известных

⁶¹ Иоффе С.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 283

⁶² Там же. С.283

⁶³ Тихенко Т.Ю. Правовая природа договора морской перевозки груза // Вестник Саратовской государственной юридической академии. №3. 2015. С. 118

⁶⁴ Кокин А.С. Указ. соч. С. 232

цивилистике типовых договорных моделей».⁶⁵ Некоторые из них связаны с правовым положением грузополучателя в договоре и будут рассмотрены нами в третьем параграфе настоящего исследования.

По своим нормативным признакам договор перевозки груза традиционно считается реальным, возмездным, взаимным (двусторонне обязывающим) и срочным.⁶⁶ При осуществлении перевозок транспортом общего пользования договор признается публичным. К публичным договорам в юридической литературе относится договор перевозки грузов железнодорожным транспортом⁶⁷.

Реальный характер договора означает, что для его заключения необходимо вручение груза для перевозки. Однако некоторые исследователи, оспаривают реальный характер договора, полагая, что он является консенсуальным.⁶⁸ При этом следует отметить, что договор морской перевозки грузов в большинстве случаев имеет консенсуальный характер⁶⁹.

Возмездность договора перевозки грузов обусловлена, как отмечает М.А. Бажина, «имущественным характером отношений грузоперевозки».⁷⁰ В пользу этого свидетельствует наличие провозной платы.

Взаимный (двусторонне обязывающий) характер договора означает, что стороны в нем обладают не только правами, но и несут соответствующие обязанности.⁷¹

Вручаемый для перевозки груз должен доставляться в определенный срок, поэтому договор перевозки грузов всегда является срочным.

⁶⁵ Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 145

⁶⁶ См.: Транспортное право. Общая часть: учебник / Отв. ред. Н.А.Духно, А.И.Землин. М.: Юридический институт МИИТа, 2017. С. 141

⁶⁷ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 49

⁶⁸ См.: Там же. С. 16

⁶⁹ Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие. С. 54

⁷⁰ Там же. С. 19

⁷¹ Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие. С. 49

Интересно отметить, что не все из указанных юридических признаков договора перевозки грузов в российской системе права являются обязательными для континентального права.

Признаваемый торговой сделкой в странах континентального права, договор перевозки груза считается возмездным и двусторонним. Французский юрист Р. Родьер настаивает на том, что данный договор является возмездным во всех случаях, однако во Франции суды признают «действительными и безвозмездные договоры перевозки».⁷² В Германии ученые юристы также не имеют одинаковой позиции в отношении характера данного вопроса. Немецкий исследователь Э. Фингер допускает «как возмездный, так и безвозмездный характер договора». Кроме того, согласно общему правилу, договор перевозки является консенсуальным и его заключение «...не связано ни с передачей груза, ни с оформлением перевозочного документа».⁷³

М.А. Бажина выделяет также нормативно не закрепленные в российском законодательстве юридические признаки данного договора. Договор перевозки грузов она считает особым видом договора присоединения, требующего специального правового регулирования. Регламентация договора присоединения основывается на статье 428 ГК РФ, согласно которой договором присоединения признается договор, условия которого определены одной из сторон в формулярах или иных стандартных формах и могут быть приняты другой стороной не иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом.⁷⁴ Об «аномальном характере» договора перевозки грузов свидетельствует В.В. Витрянский. Такой характер договоров присоединения, по мнению данного автора: «...применительно к их содержанию в сохранении лишь внешней формы соглашения, поскольку

⁷² Кокин А.С. Указ. соч. С. 231

⁷³ Там же. С.231

⁷⁴ Кокин А.С. Указ. соч. С. 27

подлинно свободной в этом случае является воля лишь одной из сторон- той, которая прибегает для заключения договора к формуляру».⁷⁵

В обоснование своих доводов М.А. Бажина приводит стандартный характер условий договора перевозки грузов, которые на практике разрабатываются исключительно перевозчиком, а грузоотправитель только присоединяется к ним. Перевозчиков М.А. Бажина относит к монополистам, воля которых преобладает. Грузоотправитель, в том числе являющийся предпринимателем), по мнению автора, не может принимать участие в определении условий договора. Более того, как полагает автор, при железнодорожных перевозках грузоотправители не могут даже реализовать свое право на изменение или расторжение договора, вопреки пункту 2 статьи 428 ГК РФ.⁷⁶ Однако такая точка зрения, на наш взгляд, не соответствует современной действительности. К сфере деятельности субъектов естественных монополий законодательство относит только железнодорожные перевозки (пункт 1 статьи 4 Закона о естественных монополиях), однако рынок железнодорожных перевозок постепенно демонополизирован. Как свидетельствует Н.Б. Михайлова: «Операторская деятельность (предоставление вагонов под перевозку грузов) полностью выведена из ОАО «РЖД», инвентарный парк практически упразднен, и грузовые перевозки полностью обеспечиваются частными вагонами».⁷⁷ Происходящие изменения полностью соответствуют общемировым тенденциям развития рынка железнодорожных грузовых перевозок. «Большинство развитых стран мира», как отмечает Е.Н. Паршина, «уже осуществили реформу

⁷⁵ См: Брагинский, М. И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения [Электронный ресурс] / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2011. — 848 с. — 978-5-8354-0749-1. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/29312.html>. С. 261

⁷⁶ Бажина М.А. Указ. соч. С. 27

⁷⁷ Михайлова Н.Б. Конкуренция перевозчиков на железнодорожном транспорте. / Н.Б. Михайлова // Наука и транспорт. Модернизация железнодорожного транспорта, 2013. № 2 (6). С. 4

железнодорожной отрасли и перешли от вертикально интегрированной монополии к конкурентному рынку».⁷⁸

Кроме того, в настоящее время в нашей стране имеется достаточное количество транспортных организаций, предлагающих свои услуги по перевозке грузов другими видами транспорта. Поэтому нет оснований полагать, что грузоотправители, тем более имеющие статус предпринимателя, всегда «связаны» волей монополиста и не являются равноправной стороной в договоре перевозки грузов.

В качестве нормативно не закрепленного признака договора перевозки грузов М.А. Бажина выделяет также его предпринимательский характер. По мнению М.А. Бажиной, это обусловлено тем, что правоотношения сторон в договоре складываются в сфере предпринимательской деятельности и направлены на извлечение прибыли.⁷⁹ Поэтому исследователь настаивает на законодательном признании договора перевозки грузов предпринимательским и регулировании его специальными нормами, что должно способствовать «более эффективному развитию транспортных правоотношений».⁸⁰ Аналогичную позицию в отношении договора перевозки грузов занимают также П.П. Цитович,⁸¹ Е.П. Губин, П.Г. Лахно.⁸²

Прежде всего отметим, что данный вопрос является спорным и весьма актуальным для отечественной цивилистики, поскольку закономерно связан с выделением предпринимательского и коммерческого права в самостоятельные отрасли. В этом проявляется несомненное влияние континентального права, в котором особенности правового регулирования договора перевозки груза обусловлены дуализмом (двойственностью частного

⁷⁸ Паршина Е.Н. Развитие конкуренции в сфере железнодорожных перевозок. / Е.Н. Паршина // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. 2014. Том 6. Выпуск 3. С. 50

⁷⁹ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 22-23

⁸⁰ Там же. С. 24

⁸¹ См: Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. М., 2001. С. 217-350

⁸² См: Предпринимательское право Российской Федерации: учеб. / под ред. Е.П. Губина, П. Г. Лахно. М., 2003. С. 937

права). Дуализм означает деление частного права на гражданское и торговое, являющихся «самостоятельными отраслями, что оформлено отдельными гражданским и торговым кодексами».⁸³ К причинам возникновения дуалистического характера континентального права исследователи относят прежде всего рецепцию римского права, а также исторические условия IX-X вв. Средневековья, связанные с активным развитием морской торговли в северном Средиземноморье.

При этом договор перевозки, как отмечает А. С. Кокин, в континентальном праве «обычно относится к торговым сделкам в силу общих положений торгового права»⁸⁴. Во Франции торговыми сделками признаются сделки, связанные с перевозками и торговым мореплаванием, причем «независимо от того, кто их совершает».⁸⁵ Правовое регулирование таких сделок осуществляется Торговым кодексом Франции. В немецком праве договор перевозки груза регулируется нормами Германского Торгового уложения (ГТУ) 1897 года и, таким образом, по мнению М.А. Бажиной, «признается предпринимательским на законодательном уровне».⁸⁶

Б.И. Пугинский, руководствуясь отраслевым характером российского коммерческого права, дифференцирует договоры на гражданско-правовые и торговые (коммерческие)⁸⁷. Общими критериями выделения в отдельный вид коммерческих договоров данный исследователь считает связь с торговым оборотом, наличие в качестве одной из сторон субъекта предпринимательской деятельности, возмездный характер и экономический интерес⁸⁸. Среди коммерческих договоров Б.И. Пугинский выделяет группу договоров, содействующих торговле, к числу которых относит и договор перевозки

⁸³ См: Гражданское и торговое право зарубежных стран: учебное пособие. С. 6

⁸⁴ Кокин А.С. Указ. соч. С. 230

⁸⁵ См: Пятин, С. Ю. Указ. соч. С. 68

⁸⁶ Бажина М.А. Указ. соч. С. 35

⁸⁷ Пугинский Б.И. Указ. соч. С. 117

⁸⁸ Там же. С. 118

грузов.⁸⁹ Следует отметить, что подобная дифференциация в настоящее время занимает господствующее положение в науке коммерческого права и встречается у целого ряда других исследователей (Е.В. Сухарева, М.А. Невская⁹⁰, В.А. Горбухов⁹¹, Л.П. Герасимова⁹² и др.). В то же время некоторые авторы рассматривают коммерческое право исключительно как подотрасль гражданского⁹³.

Кроме того, очевидно, что для выделения в отдельный вид торговых (коммерческих договоров) в юридической литературе предлагаются примерно те же критерии, что и для предпринимательских, а следовательно, правовая сущность данных договоров идентична и различие заключается преимущественно в терминологии. Аналогичной точки зрения придерживается и В.С. Белых⁹⁴. При этом нельзя отрицать, что в ряде случаев договор перевозки грузов действительно соответствует условиям, которые позволяют отнести его к разряду предпринимательских или торговых договоров.

Тем не менее, на наш взгляд, более правильной представляется позиция противников «коммерциализации», поскольку их доводы согласуются с историческими традициями российского гражданского права и современными реалиями. В этой связи прежде всего необходимо отметить, что российское частное право всегда оставалось монистичным и в нем не предусматривалось

⁸⁹ Пугинский Б.И. Указ. соч. С. 121

⁹⁰ См: Невская, М. А. Коммерческое право [Электронный ресурс]: учебное пособие / М. А. Невская, Е. Е. Сухарев. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Научная книга, 2012. — 67 с. — 2227-8397. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/6289.html>

⁹¹ См: Горбухов, В. А. Коммерческое право [Электронный ресурс]: учебное пособие / В. А. Горбухов. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Научная книга, 2012. — 191 с. — 2227-8397. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/8202.html>

⁹² См: Герасимова, Л. П. Коммерческое право [Электронный ресурс]: учебное пособие / Л. П. Герасимова, Ю. В. Суняев. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Корпорация «Диполь», Ай Пи Эр Медиа, 2013. — 164 с. — 2227-8397. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/16474.html>

⁹³ См: Рузакова, О. А. Коммерческое право [Электронный ресурс]: учебное пособие / О. А. Рузакова. — Электрон. текстовые данные. — М.: Евразийский открытый институт, 2011. — 135 с. — 978-5-374-00107-5. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/10701.html>

⁹⁴ См: Белых В.С. Договорное право Англии: сравнительно – правовое исследование: монография. – Москва: Проспект, 2019.- 208 с. С. 60

деление на торговое и гражданское. Частное право в России на протяжении всей истории – это исключительно гражданское право. Предпосылки для отраслевой самостоятельности торгового права в нашей стране отсутствовали. Это во многом обусловлено спецификой российского государственного строя, который не обладал достаточной сословной автономией⁹⁵.

Дореволюционные цивилисты отрицали возможность выделения предпринимательского права в самостоятельную отрасль, а также необходимость издания Торгового кодекса. Именно поэтому в России до Октябрьской революции проводилась разработка единого Гражданского уложения. Идея дуализма частного права предлагалась лишь единичными авторами и не получила поддержки в дореволюционной России. Видные российские цивилисты, такие как Г.Ф. Шершеневич, К.Ф. Малышев и др. являлись сторонниками монистичного гражданского права⁹⁶. Кроме того, российское торговое право, существовавшее в дореволюционный период, представляло собой специальную часть гражданского права, а не самостоятельную отрасль, хотя и обладало некоторыми самостоятельными источниками⁹⁷.

В современной России отношения с участием субъектов предпринимательской деятельности регулируются специальными нормами гражданского права. При этом, если в качестве примера обратиться к странам континентальной правовой системы, то необходимо отметить, что «...во французском праве договоры делятся на коммерческие, гражданские и смешанные. «Коммерческие договоры – это договоры, которые заключаются между предпринимателями, преследующими коммерческий интерес. В чисто гражданских договорах ни одна из сторон не действует в качестве предпринимателя. Смешанные договоры – это договоры, заключенные между

⁹⁵ См.: Рузакова О.А. Указ. соч. С. 11

⁹⁶ См.: Брагинский, М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. С. 127

⁹⁷ См.: Предпринимательское право: учебник / отв. ред. Р.А.Курбанов. – Москва: Проспект, 2019. С. 9

предпринимателем, действующим из коммерческого интереса, и лицом, которое не является предпринимателем и осуществляет свои действия, не преследуя коммерческого интереса»⁹⁸. Однако в отечественном законодательстве понятие «смешанные договоры» не имеет ничего общего с вышеприведенной формулировкой (пункт 3 статьи 421 ГК РФ). Таким образом, указанная классификация не соответствует российскому гражданскому праву, в котором исторически не закрепились подобное деление договоров.

Современные исследователи, в числе которых Е.А. Суханов, В.В. Витрянский и другие, на наш взгляд, обоснованно полагают необходимым обеспечить единство правового регулирования гражданского оборота и поддержание цельности гражданского права, которое неминуемо будет утрачено в случае принятия Торгового или Предпринимательского кодекса⁹⁹.

Следовательно, договор перевозки грузов, с учетом всего изложенного, должен рассматриваться исключительно как гражданско-правовой договор, независимо от участия в нем субъектов предпринимательской деятельности.

1.3. Структурные элементы договора перевозки грузов

В части 1 статьи 785 ГК РФ содержится следующее определение договора перевозки груза: «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». Руководствуясь данным определением, можно предположить, что в договоре перевозки грузов

⁹⁸ Цит по: Goode R. Commercial Law. 2nd. P. 141

⁹⁹ См.: Брагинский, М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. С. 125

используется юридическая конструкция договора в пользу третьего лица (статья 430 ГК РФ) и в качестве самостоятельных сторон выступают только перевозчик и отправитель. Именно недостаточная определенность юридической конструкции данного договора является одной из причин противоречий между ГК РФ, и транспортными уставами, и кодексами.

Понятие «перевозчик» в ГК РФ не раскрывается, но содержится в транспортных уставах и кодексах. К примеру, пункт 1 статьи 100 ВЗК РФ определяет перевозчика как «эксплуатанта, осуществляющего воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющего лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации. Эксплуатантом, в соответствии со статьей 61 ВЗК РФ, может являться гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта¹⁰⁰. При этом пункт 4 Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил» предусматривает получение сертификата эксплуатанта юридическим лицом и индивидуальным предпринимателем: «Сертификат эксплуатанта выдает уполномоченный орган, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), на который возложено предоставление государственных услуг по выдаче документа, подтверждающего соответствие

¹⁰⁰ Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 19.03.1997 №60-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 19.02.1997 // СПС «Консультант плюс».

юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил...»¹⁰¹. Как следует из смысла данной статьи, сертификат эксплуатанта необходим при осуществлении коммерческих воздушных перевозок. При этом, согласно статье 62 ВЗК РФ, осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации вправе при наличии лицензий российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели¹⁰². Однако, часть 1 статьи 61 ВЗК РФ не содержит указания на обязательное наличие у гражданина (эксплуатанта) статуса индивидуального предпринимателя и поэтому, на наш взгляд, безусловно нуждается в конкретизации.

В КВВТ РФ перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, взявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить груз, пассажира или его багаж из пункта отправления в пункт назначения (статья 3)¹⁰³. Аналогичное определение закреплено и в статье 2 УАТ РФ, согласно которой в качестве перевозчика выступает юридическое лицо или индивидуальный предприниматель¹⁰⁴.

Деление перевозчиков на виды в зависимости от круга обслуживаемых лиц не получило распространения в российской системе права. Только ККВТ РФ выделяет перевозчика общего пользования, в качестве которого могут выступать коммерческая организация, индивидуальный предприниматель,

¹⁰¹ Приказ Минтранса России «Федеральные авиационные правила: «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил» [Электронный ресурс]: от 13.08.2015 №246 (ред. от 19.11.2018) // СПС «Консультант плюс».

¹⁰² Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 19.03.1997 №60-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 19.02.1997 // СПС «Консультант плюс».

¹⁰³ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: от 08.11.2007 №259-ФЗ (ред. от 30.10.2018): принят ГД РФ 18.10.2007 // СПС «Консультант плюс».

¹⁰⁴ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 24.12.2002 // СПС «Консультант плюс».

осуществляющий перевозки грузов на внутреннем водном транспорте в соответствии с федеральным законом, иными нормативными правовыми актами и выданной ему лицензией по обращению любого физического или юридического лица (пункт 2 статьи 66).¹⁰⁵. При этом необходимо отметить, что в соответствии с пунктом 1 статьи 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 лица¹⁰⁶. Из смысла данной статьи однозначно следует, что осуществлять перевозку транспортом общего пользования правомочна только коммерческая организация. Однако договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором (часть 2 статьи 789 ГК РФ). Согласно пункту 1 статьи 426 ГК РФ, публичным договором признается договор, заключенный лицом, осуществляющим предпринимательскую или иную приносящую доход деятельность, и устанавливающий его обязанности по продаже товаров, выполнению работ либо оказанию услуг, которые такое лицо по характеру своей деятельности должно осуществлять в отношении каждого, кто к нему обратится (розничная торговля, перевозка транспортом общего пользования, услуги связи, энергоснабжение, медицинское, гостиничное обслуживание и т.п.)¹⁰⁷. Следовательно, индивидуальные предприниматели, наравне с коммерческими организациями вправе заключать публичные договоры, в том числе перевозки транспортом общего пользования. Таким образом, пункт 1 статьи 789 ГК РФ, наделяющий таким правом только коммерческие организации, противоречит пункту 1 статьи 426 ГК РФ. Кроме того, определение перевозчика общего

¹⁰⁵ Кодекс внутреннего водного транспорта [Электронный ресурс]: от 07.03.2001 №24-ФЗ (ред. от 29.12.2017): принят ГД РФ 07.02.2001 // СПС «Консультант плюс».

¹⁰⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая [Электронный ресурс]: от 26.01.1996 №14-ФЗ (ред. от 29.07.2018): принят ГД РФ 21.10.1994 // СПС «Консультант плюс».

¹⁰⁷ Там же.

пользования, закрепленное в пункте 2 статьи 66 КВВТ РФ, относится исключительно к перевозке грузов, однако перевозки транспортом общего пользования осуществляются также в отношении пассажиров и багажа.

Необходимо отметить, что лицензионные требования к перевозчикам предъявляются не во всех случаях. В соответствии с Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (применительно к перевозке грузов), наличие лицензии у перевозчика является обязательным только при осуществлении следующих видов деятельности:

- перевозка железнодорожным транспортом опасных грузов;
- перевозка морским транспортом опасных грузов;
- перевозка грузов воздушным транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)¹⁰⁸.

Определение грузоотправителя закреплено только в транспортных уставах. Согласно статье 2 УЖТ РФ, грузоотправитель - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной¹⁰⁹. Идентичное определение содержит и статья 2 УАТ РФ¹¹⁰.

Грузополучатель в транспортных уставах и кодексах определяется как физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза. Однако своеобразием отличается часть 1 статьи 67 КВВТ РФ, в которой одновременно обозначены и «грузополучатель», и «уполномоченное на получение груза лицо». Это наглядно свидетельствует о противоречивом

¹⁰⁸ Федеральный закон от 04.05.2011 №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (ред. от 15.04.2019): принят ГД РФ 22.04.2011 // СПС «Консультант плюс».

¹⁰⁹ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 24.12.2002 // СПС «Консультант плюс».

¹¹⁰ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: от 08.11.2007 №259-ФЗ (ред. от 30.10.2018): принят ГД РФ 18.10.2007 // СПС «Консультант плюс».

подходе законодателя к статусу грузополучателя в договоре и необходимости пересмотра и унификации положений гражданского и транспортного законодательства.

В российской юридической литературе правовое положение грузополучателя так же остается спорным. Рассмотрим основные концепции, посвященные данному вопросу.

В первую очередь отметим, что некоторые правоведы, в частности А.К. Александров-Дольник, выступали с предложением признать грузоотправителя и грузополучателя одной стороной в договоре. Одним из обоснований являлось то, что именно грузополучатель несет ответственность перед перевозчиком после прибытия груза в пункт назначения.¹¹¹ О.С. Иоффе, критикуя эту точку зрения, отмечал следующее: «...грузоотправитель и грузополучатель обладают различными правами и обязанностями, осуществляют их самостоятельно и столь же самостоятельно несут ответственность перед органами транспорта, чего сторонники данной концепции не учитывают.»¹¹² В.Н. Гречуха указывает на единственное обстоятельство, когда грузоотправитель и грузополучатель представляют одну сторону- это когда груз адресован самому грузоотправителю. Однако такая ситуация в хозяйственной практике встречается достаточно редко, поскольку отношения по перевозке – «...это отношения между тремя субъектами: грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем».¹¹³

Согласно концепции, предложенной В.В. Кулаковым, грузоотправитель и грузополучатель представляют собой единую сторону в договоре, однако при этом грузополучатель одновременно является покупателем в ранее заключенном им договоре купли - продажи и перевозка груза осуществляется

¹¹¹См.: Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки / М.К. Александров-Дольник // Советское государство и право. 1954. №4. С. 107

¹¹² Иоффе О.С. Указ. соч. С. 287

¹¹³ Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 141

на основании его волеизъявления. Таким образом, грузополучатель-покупатель «становится лицом на стороне заказчика перевозочной услуги».¹¹⁴ В связи с этим вполне справедливо замечание В.А. Егиазарова, согласно которому «ни договор поставки, ни любой другой договор не являются обязательной предпосылкой заключения договора перевозки. Действительно, гражданско-правовые договоры в большинстве случаев не могут быть исполнены без заключения договора перевозки, но необходимость заключения договора перевозки возникает далеко не во всех случаях».¹¹⁵

Согласно концепции, предложенной К.К. Яичковым, договор перевозки грузов является договором о вручении исполнения третьему лицу. Автор выделял в транспортном процессе две части: первую- непосредственно возникающую из заключенного договора перевозки, вторую- представляющую собой обязательственное отношение, которое возникло между получателем груза и перевозчиком и основывалось исключительно на законе.¹¹⁶ Данная концепция является ошибочной и не получила поддержки в юридической литературе. Нельзя не признать правоту О.С. Иоффе, который приводит следующие аргументы: «...лицо, которому по условиям договора должно быть вручено исполнение, вообще стоит вне правоотношений с участниками этого договора. А в таком случае нужно было бы отказаться от признания за грузополучателем не только обязанностей, но и каких-либо правоприязаний в отношении органов транспорта, что никак не соотносится с фактическим положением».¹¹⁷ В.А. Егиазаров также выступил с критикой данной концепции, поскольку она противоречит действующему транспортному законодательству.¹¹⁸

¹¹⁴ Зарапина Л.В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки грузов / Л.В. Зарапина // Вестник Московского-финансово-юридического института. 2016. №4. С. 187

¹¹⁵ Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 34

¹¹⁶ Тычинин С.В., Пересыпкин А.В. Особенности правового положения получателя в договоре перевозки груза / С.В. Тычинин, А.В. Пересыпкин // Научные ведомости Белгородского государственного университета. 2009. №17. С. 133

¹¹⁷ Иоффе С.С. Указ. соч. С. 287

¹¹⁸ Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 35

Не получила поддержки и концепция, предложенная советским правоведом М.А. Тарасовым, согласно которой договор перевозки грузов является договором особого рода и грузополучатель выступает в нем самостоятельной стороной. Время вступления грузополучателя в договор определяется моментом принятия им транспортной квитанции (коносамента). Слабой стороной данной концепции явилось то, что автором не рассмотрено «...в силу каких обстоятельств грузополучатель вступает в обязательство по договору, который заключался без его участия».¹¹⁹ Кроме того, по мнению С.В. Тычинына, А.В. Пересыпкина, нет достаточных оснований для введения в оборот «особых субъектов», специфика которых не раскрывается.¹²⁰

Интерес представляет также концепция трехстороннего договора перевозки груза, приверженцем которой являются М.Г. Масевич, В.А. Егиазаров. Последний, давая обширные пояснения, направленные на защиту данной концепции, разделял процесс заключения договора перевозки грузов на две части. Первая часть- договор перевозки заключается между грузоотправителем и перевозчиком, груз сдается для отправки перевозчику, вторая- в договор вступает грузополучатель. Момент его вступления – получение грузовой квитанции, накладной (коносамента), причем вручение данного документа на практике в большинстве случаев происходит ранее получения груза. После получения коносамента грузополучатель приобретает права и обязанности по договору (уплатить провозную плату, получить груз и т.п.). Более того, основываясь на анализе транспортного законодательства, В.А. Егиазаров высказывает мнение, согласно которому «...грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная (коносамент) или нет».¹²¹ Таким образом, автор приходит к выводу, что грузополучатель является стороной в договоре

¹¹⁹ Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 37

¹²⁰ Тычинын С.В., Пересыпкин А.В. Указ. соч. С. 134

¹²¹ Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 37

перевозки грузов независимо от наличия документа, удостоверяющего его право на получение груза.

Данная позиция в юридической литературе неоднократно подвергалась критике со стороны исследователей (В.В. Витрянский, М.И. Брагинский, В.Н. Гречуха). Основным аргументом, подтверждающим ее ошибочность-противоречие положениям российского гражданского законодательства и теории гражданского права. Как справедливо отмечает В.Н. Гречуха, ссылаясь на пункт 1 статьи 420 Гражданского кодекса РФ (далее ГК РФ): «если бы грузополучатель являлся стороной договора перевозки, он участвовал бы в выработке условий договора и в его заключении. Однако ничего этого не происходит. Исходя из закрепленного в международных конвенциях и соглашениях, транспортных кодексах и уставах порядка заключения договора перевозки груза и его выполнения грузополучатель не только не участвует в выработке условий договора, но и не имеет возможности выразить свое волеизъявление на его заключение».¹²² Данный вывод, на наш взгляд, является достаточно убедительным аргументом, свидетельствующим против данной концепции.

Наиболее распространенной и признаваемой большинством авторов является точка зрения, согласно которой договор перевозки грузов представляет собой договор в пользу третьего лица. Среди сторонников данной теории можно выделить таких ученых – цивилистов, как С.С. Иоффе, В.И. Витрянский, М.И. Брагинский, Е.А. Суханов. Нельзя не согласиться с тем, что их доводы представляются достаточно обоснованными с позиций гражданского права. Основная мысль всех авторов сводится к тому, что исполнение в договоре перевозки грузов производится третьему лицу, в качестве которого выступает грузополучатель, наделенный при этом правом самостоятельного требования в отношении перевозчика. В частности,

¹²² Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 142

С.С. Иоффе, анализируя положение грузополучателя в договоре, отмечает, что «...заказанный груз он принимает как участник договора перевозки, заключенного в его пользу с его согласия, выраженного при совершении договора поставки с грузотправителем».¹²³ В.В. Витрянский и М.И. Брагинский, активно отстаивавшие правоту данной концепции, полагают, что «все без исключения положения ГК, регулирующие договор в пользу третьего лица, относятся к договору перевозки груза».¹²⁴ И.А. Мушина также считает, что «договор сконструирован по модели договора в пользу третьего лица».¹²⁵

Рассматриваемая нами концепция имеет явное родство с традициями континентальной системы права, в которой договор перевозки груза считается заключенным в пользу третьего лица. В частности, в немецком законодательстве, как отмечает М.А. Бажина, грузополучателю предоставлено «право потребовать от перевозчика передать ему груз (ст. 421 ГТУ)»¹²⁶. Вторичным правом грузополучателя является право требовать от перевозчика возмещения убытков, связанных с утратой, повреждением или несвоевременной выдачей груза. Таким образом, резюмирует М.А. Бажина: «С помощью легального закрепления этих прав достигается соблюдение интересов грузополучателя, правовое положение которого не регламентируется договором перевозки, так как он не является его стороной».¹²⁷ Тем не менее, в странах континентальной системы права грузополучатель не всегда считается третьим лицом в договоре. В доказательство этого А.С. Кокин приводит в пример французскую судебную практику, в которой имеются прецеденты признания грузополучателя

¹²³ Иоффе С.С. Указ. соч. С. 287

¹²⁴ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 294

¹²⁵ Мушина И.А. Правовое положение грузополучателя как субъекта железнодорожной перевозки / И.А. Мушина // Научные исследования, 2017. №1. С. 64

¹²⁶ Бажина М.А. Указ. соч. С. 54

¹²⁷ Там же. С.54

стороной договора перевозки с момента получения груза. Так, французский юрист Р. Родьер, подобно В.А. Егиазарову, придерживается позиции, согласно которой «договор перевозки груза с самого начала предполагает участие трех сторон – грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя».¹²⁸

Концепция о грузополучателе, как о третьем лице, интересна также и тем, что имеет непосредственное отношение к теории вторичных прав, возникшей, как указывает А.А. Кравченко, в немецком гражданском праве¹²⁹ и оказавшей влияние на российскую цивилистическую доктрину. Недаром В.В. Витрянский отмечают в одной из своих работ: «на наш взгляд, именно концепция, обосновывающая существование отличных от субъективных, вторичных прав, способна наиболее точно отразить смысл конструкции договора в пользу третьего лица».¹³⁰ Согласно определению, которое дает вторичному праву современный исследователь В.Е. Карнушин: «это-определенная нормой права мера возможного властного воздействия на правоотношение, приводящая к изменению, возникновению или прекращению последнего, не имеющая материального выражения и существующая вне правоотношения».¹³¹ Право требования к перевозчику, которым наделен грузополучатель, выступающий в качестве третьего лица, некоторые российские исследователи воспринимают именно в качестве вторичного права. По мнению В.В. Витрянского, указанное право «...существует на протяжении всего периода действия договора с тем, однако, что в течение времени, прошедшего до выражения третьим лицом своего согласия, сторона, выговорившая право третьей стороны, может ее этого права

¹²⁸ Кокин А.С. Указ. соч. С. 229

¹²⁹ Кравченко А.А. Вторичные права в российском гражданском праве. Дис...канд. юрид. наук. Москва, 2015. С. 35

¹³⁰ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. С. 368

¹³¹ Карнушин В.Е. Вторичные права в гражданском праве Российской Федерации [Электронный ресурс] : общие вопросы теории, вторичные права в Гражданском кодексе РФ / В.Е. Карнушин. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2016. — 256 с. — 978-5-8354-1282-2. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/58283.html>

лишить».¹³² Однако В.Е. Карнушин, рассматривая правоотношения в договоре перевозки, отмечает отсутствие в них динамики. Это объясняется самой сущностью процесса перевозки, для которого всегда характерна целостность: груз вручается в пункте отправления и далее следует по маршруту до пункта выдачи. Данный исследователь полагает, что «изменение хотя бы одного из элементов этой деятельности в одностороннем порядке (при помощи секундарных прав) может сделать всю деятельность невозможной».¹³³ Если принять во внимание изложенные доводы, то позиция В.Е. Карнушина, на наш взгляд, является достаточно обоснованной.

С.В. Тычинин и А.В. Пересыпкин, в целом разделяя мнение о том, что договор перевозки грузов сконструирован по модели договора в пользу третьего лица, в то же время считают необходимым внесение ряда изменений в действующее законодательство. Как отмечают данные авторы: «провозглашение грузополучателя стороной договора уже перестает иметь исключительно теоретическое значение и необходимо для признания, учета и соблюдения прав грузополучателя».¹³⁴ На признании грузополучателя полноправной стороной в договоре воздушной перевозки груза настаивает и А.В. Выгодянский.¹³⁵

Несмотря на внешнюю убедительность теории, согласно которой договор перевозки грузов представляет собой договор в пользу третьего лица, у нее тем не менее, имеется и слабая сторона. Противники данной теории обосновывают ее несовершенство тем обстоятельством, что третье лицо, в соответствии с нормами гражданского законодательства - ст.430 ГК РФ обладает только правом требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу, но не несет никаких обязанностей.¹³⁶ Между тем, российским

¹³² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. С. 368

¹³³ Карнушин В.Е. Указ. соч. С. 206

¹³⁴ Тычинин С.В., Пересыпкин А.В. Указ. соч. С. 134

¹³⁵ См.: Выгодянский А.В. Правовое положение грузополучателя по договору воздушной перевозки / А.В. Выгодянский // Актуальные проблемы российского права, 2011. №1. С. 130

¹³⁶ См.: Гражданское право: в 3 т. / под. ред. А.П.Сергеева. М.: РГ-Пресс, 2009. Т.2. С. 521

транспортным законодательством на грузополучателя возложен целый ряд обязанностей, в числе которых принятие и вывоз груза, внесение провозной платы и т.д. В.В. Витрянский в связи с этим поясняет, что «...указанные обязанности возлагаются на грузополучателя отнюдь не договором перевозки, а императивными нормами закона».¹³⁷

В.Н. Гречуха, однако, делает, на наш взгляд, весьма важный вывод, согласно которому императивные нормы обязательны для участников договора. При этом автор ссылается на пункт 1 статьи 422 ГК РФ, согласно которой «договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам, установленным законом и иными правовыми актами (императивным нормам, действующим в момент его заключения)». Таким образом, если нормы закона возлагают на грузополучателя ряд обязанностей, признавая его тем самым полноправным участником перевозочного процесса, то в договоре он также должен выступать в качестве самостоятельной стороны. Поэтому в данном случае следует, на наш взгляд, согласиться с мнением В.Н. Гречухи, который считает неудачными попытки доказать, что именно императивные нормы, а не договор возлагают обязанности на грузополучателя, поскольку не соответствующий нормам закона договор должен квалифицироваться в качестве недействительной сделки.¹³⁸

Именно доводы данного исследователя, на наш взгляд, убедительно демонстрируют несовершенство концепции, рассматривающей договор перевозки грузов в качестве договора в пользу третьего лица.

Таким образом, представляется наиболее правильным полагать, что договор перевозки груза не является классическим гражданско-правовым договором. Как верно отмечает В.Н. Гречуха, он «обладает присущей только ему особенностью, связанной с правовым статусом грузополучателя, который

¹³⁷ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. С. 295

¹³⁸ Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры.

как самостоятельный субъект вступает в договорные отношения при наличии указанных в транспортном законодательстве соответствующих юридических фактов».¹³⁹

Завершая первую главу настоящего исследования, необходимо отметить следующее:

1. Понятие о договоре перевозки грузов в российской системе права сформировалось под значительным влиянием континентальной системы права, в особенности немецкой цивилистики. В качестве общих черт можно обозначить следующие: наличие кодифицированных источников национального транспортного права (Гражданский кодекс, транспортные кодексы), нормативное закрепление взаимного и возмездного характера договора, специализация договоров в зависимости от вида транспорта, выделение в отдельную группу договоров перевозки груза и пассажира, независимость от договора купли-продажи. Кроме того, в российском праве, так же, как и в континентальном, господствует концепция, согласно которой договор перевозки груза представляет собой договор в пользу третьего лица.

Однако есть и принципиальные различия. Поскольку для российского частного права не свойственен дуализм, договор перевозки груза регулируется исключительно гражданским законодательством и рассматривается преимущественно с частноправовых позиций, независимо от участия в нем субъектов предпринимательской деятельности. Отнесение данного договора к разряду предпринимательских противоречит историческим традициям и современным правовым реалиям. Кроме того, в отличие от стран континентальной системы права, договор перевозки груза в России имеет реальный характер, несмотря на возражения со стороны некоторых исследователей.¹⁴⁰

¹³⁹ Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 144

¹⁴⁰ См.: Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. М., 1967. С. 104

2. Выделение в особую правовую категорию «транспортных договоров», в которой договор перевозки грузов занимает центральное место, - обосновательно и не согласуется с гражданским правом. Тем не менее, «транспортные договоры» могут выступать в качестве теоретического понятия, связанного с осуществлением договорной деятельности в транспортной сфере.

3. Национальное законодательство, регулирующее договор перевозки грузов, нуждается в унификации и приведении в соответствие с международными нормами. Следует также устранить ряд пробелов в правовом регулировании путем принятия соответствующих нормативно-правовых актов (в частности, Закон о прямых (смешанных) комбинированных перевозках). Кроме того, на наш взгляд, во исполнение требований статьи 789 ГК РФ, следует на федеральном уровне разработать законопроект, определяющий порядок публикации перечней организаций, обязанных осуществлять перевозки транспортом общего пользования.

Пункт 1 статьи 789 ГК РФ, противоречащий пункту 1 статьи 426 ГК РФ, необходимо изложить в следующей редакции:

«1. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией или индивидуальным предпринимателем, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация и индивидуальный предприниматель обязаны осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Перечень лиц, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке».

4. В российском законодательстве отсутствует деление перевозчиков на виды в зависимости от круга обслуживаемых лиц. Понятие «перевозчик общего пользования» содержится только в части 2 статьи 66 КВВТ РФ и

относится исключительно к перевозке грузов. Необходимо, на наш взгляд, внести изменения в данное определение, в соответствии с частью 1 статьи 789 ГК РФ, изложив его в следующей редакции: «Перевозчик (коммерческая организация, индивидуальный предприниматель), осуществляющая перевозки грузов, пассажиров и багажа на внутреннем водном транспорте в соответствии с федеральным законом, иными нормативными правовыми актами и выданной ему лицензией по обращению любого физического или юридического лица, является перевозчиком общего пользования». Полагаем целесообразным закрепить понятие «перевозчик общего пользования» и в других транспортных кодексах и уставах.

5. С учетом того, что перевозчиками на воздушном транспорте являются юридические лица (авиационные предприятия) и индивидуальные предприниматели, соответствующие лицензионным требованиям и получившие сертификат эксплуатанта, полагаем целесообразным внести изменения в пункт 3 статьи 61 ВЗК РФ, изложив ее в следующей редакции:

«3. Эксплуатант – индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта».

6. Определенную проблему представляет собой отсутствие законодательно закрепленного определения понятия «перевозка». Поэтому, на наш взгляд, необходимо внести изменения в часть 1 статьи 784 ГК РФ, изложив ее в следующей редакции: «Перевозка- осуществляемое на основании договора перемещение пассажиров, багажа и грузов в пространстве с использованием транспортных средств».

2. ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

2.1. Заключение договора перевозки грузов

Согласно пункту 2 статьи 785 ГК РФ заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом)¹⁴¹ Ряд исследователей, в частности, В.В. Витрянский, считают транспортную накладную письменной формой договора перевозки грузов, мотивируя это тем, что она содержит в себе все существенные условия договора¹⁴². Согласно В.А. Егiazарову: «Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, поскольку договор перевозки относится к числу формальных сделок и его наличие, и содержание может быть подтверждено только письменными документами¹⁴³. Тем не менее, в юридической литературе высказывалась и диаметрально противоположная точка зрения, отрицающая существование письменной формы договора перевозки грузов (Т.Е. Абова, К.В. Холопов)¹⁴⁴. В.Н. Гречуха полагает, что договор перевозки грузов заключается в простой письменной форме, но при этом статья 785 ГК РФ не содержит прямого указания на то, что формой данного договора является именно транспортная накладная¹⁴⁵. На наш взгляд, данная точка зрения в полной мере соответствует действующему законодательству, и

¹⁴¹ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая [Электронный ресурс]: от 26.01.1996 №14-ФЗ (ред. от 29.07.2018); принят ГД РФ 22.12.1995 // СПС «Консультант плюс»

¹⁴² См: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 411

¹⁴³ Егiazаров В.А. Указ. соч. С. 43

¹⁴⁴ См: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / под. ред. Т.Е.Абовой и В.В.Ляндреса. М., 1998. С.50; Холопов К.В. Основной закон железных дорог России // Закон. 2000. №9. С. 54-55

¹⁴⁵ См.: Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 136

транспортная накладная должна рассматриваться только в качестве подтверждающего документа. Для сравнения отметим, что при осуществлении международных перевозок транспортная накладная выполняет аналогичную функцию- удостоверение факта заключения договора.

Некоторые российские исследователи, наряду с письменной, признают и устную форму договора перевозки грузов¹⁴⁶. Для сравнения отметим, что в странах континентальной и англосаксонской системы законодательные требования к форме данного договора не предъявляются, поэтому допустимыми являются обе формы. Однако при этом, как отмечает А.С. Кокин, «договор перевозки не может быть заключен посредством действий (например, путем доставки груза отправителем на склад перевозчика или к месту нахождения транспортного средства)».¹⁴⁷

Порядок заключения договора перевозки грузов детализирован в транспортных уставах и кодексах.

На внутреннем водном транспорте, согласно пункту 2 статьи 67 КВВТ РФ, составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза. Стороны договора перевозки груза вправе предусмотреть применение коносамента в качестве транспортного документа, выдаваемого перевозчиком.¹⁴⁸ Однако подробная регламентация заключения договора путем выдачи коносамента в КВВТ РФ отсутствует.

В соответствии с частью 3 статьи 67 КВВТ РФ, Минтранс России разработан проект Приказа «Об утверждении Правил перевозок грузов на внутреннем водном транспорте», определяющий, как следует из аннотации,

¹⁴⁶ Сюхин, Г. А. Указ. соч. С. 13

¹⁴⁷ Кокин А.С. Указ соч. С. 232

¹⁴⁸ Кодекс внутреннего водного транспорта [Электронный ресурс]: от 07.03.2001 №24-ФЗ (ред. от 29.12.2017): принят ГД РФ 07.02.2001 // СПС «Консультант плюс».

«формы и порядок заполнения транспортных документов...»¹⁴⁹. Проект предусматривает оформление указанных документов не только в бумажной, но и в электронной форме. В настоящее время, в связи с тем, что «Правила перевозок грузов на внутреннем водном транспорте» в настоящее время не утверждены, при оформлении транспортных документов на водном транспорте необходимо руководствоваться «Правилами оформления грузовых и перевозочных документов» РД 31.10.07-89», которые утверждены Министерством морского флота СССР 02.01.1990¹⁵⁰.

На воздушном транспорте, в соответствии с пунктом 2 статьи 105 ВЗК РФ, договор воздушной перевозки груза удостоверяется грузовой накладной, которая может быть оформлена в электронной форме (электронный перевозочный документ), причем информация, содержащая условия договора конкретной воздушной перевозки размещается в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок. В этом случае на перевозчика возлагается обязанность по требованию грузоотправителя выдать квитанцию, содержащую информацию о перевозке груза из электронного перевозочного документа. Информация должна позволять идентифицировать груз (пункт 3 статьи 105 ВЗК РФ).

Общие правила воздушных перевозок конкретизируют требования к оформлению перевозочных документов. Пункт 45 данного документа возлагает эту обязанность на перевозчика или уполномоченного агента. Процесс оформления осуществляется путем внесения данных в электронную или бумажную форму перевозочного документа в ручном, автоматизированном или электронном режиме (пункт 46).

Пункт 48 Общих правил воздушных перевозок включает в себя термины «ордер разных сборов», «электронный многоцелевой документ», под

¹⁴⁹ Проект Приказа Минтранса России «Об утверждении Правил перевозок грузов на внутреннем водном транспорте» [Электронный ресурс]: СПС «Консультант плюс».

¹⁵⁰ Котухов А.С. Указ. соч. С. 213

которыми подразумеваются документы, оформленные перевозчиком или его уполномоченным агентом и удостоверяющие оплату сборов и услуг.

Грузовая накладная, согласно пункту 56 Общих правил воздушных перевозок, удостоверяет заключение договора воздушной перевозки груза, принятие груза к перевозке и условия перевозки груза. Основанием для ее оформления является заявление грузоотправителя, а также документ, удостоверяющий его личность. Возможно также оформление грузовой накладной на основании доверенности и документа, который удостоверяет личность ее предъявителя (пункт 57). Подписанное заявление должно содержать информацию, необходимую для осуществления перевозки, а также об опасном грузе, а также о том, что запрещенные к перевозке вещества и предметы отсутствуют (пункт 58). Сведения, предоставляемые грузоотправителем, должны быть достоверными и достаточными (пункт 60).

Грузовая накладная подписывается перевозчиком или уполномоченным агентом, а также грузоотправителем (пункт 63).

Общие правила воздушных перевозок устанавливают порядок приема груза к перевозке, а также требования к таре, упаковке и маркировке груза.

Форма электронной грузовой накладной, требования к структуре и содержанию данного документа определены в Приказе Минтранса России от 10.08.2018 №300 «Об утверждении формы электронной грузовой накладной в гражданской авиации». Согласно пункту 1 Приказа, электронная грузовая накладная представляет собой документ, используемый для удостоверения заключения договора воздушной перевозки груза, в котором информация о воздушной перевозке груза представлена в электронно-цифровой форме.¹⁵¹

Структура электронной грузовой накладной состоит из электронного контрольного купона и квитанции на перевозку груза (пункт 2). Обязательные сведения, которые должны содержаться в электронной грузовой накладной

¹⁵¹ Приказ Минтранса России «Об утверждении формы электронной грузовой накладной в гражданской авиации» [Электронный ресурс]: от 10.08.2018 №300 // СПС «Консультант плюс».

включают в себя уникальный номер, наименование и (или) код перевозчика, номер и дату отправления рейса, сведения о перевозчике, грузоотправителе, грузополучателе, сведения о перевозимом грузе и т.д. Помимо обязательной, может также указываться дополнительная информация (об условиях воздушной перевозки, условиях обслуживания груза и др.).

Оформление квитанции на перевозку груза может осуществляться на бумажном носителе или в электронном виде направляться грузоотправителю или грузополучателю в соответствии с заявлением на воздушную перевозку груза (пункт б).

Заключение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом отличается определенной спецификой. Согласно статье 11 УЖТ РФ, для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель представляет перевозчику надлежащим образом оформленную и в необходимом количестве экземпляров *заявку* на перевозку грузов¹⁵². В заявке должны быть указаны количество вагонов и тонн, железнодорожные станции назначения, срок действия заявки (не может превышать 45 дней) и другие необходимые сведения. Порядок представления и оформления заявки подробно регламентируется в Приказе Минтранса России от 27.07.2015 №228 «Об утверждении Правил приема перевозчиком заявок грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом».

В соответствии со статьей 11 УЖТ РФ, для перевозки грузов в прямом железнодорожном сообщении заявка должна представляться не менее, чем за 10 дней до начала перевозок. Указанная статья возлагает на перевозчика обязанность рассмотреть заявку на перевозку грузов в течение двух дней. В том случае, если осуществление перевозки возможно и перевозчик намерен

¹⁵² Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 24.12.2002 // СПС «Консультант плюс».

акцептировать заявку, она направляется на согласование владельцу инфраструктуры, с отметкой о согласовании перевозчиком.

Статья 11 УЖТ РФ содержит открытый перечень оснований для отказа перевозчика в согласовании заявки. В частности, основаниями для отказа могут являться введение прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза, обоснованное отсутствие у перевозчика технических или технологических возможностей осуществления перевозки, отказ владельца инфраструктуры в согласовании заявки и др. При наличии оснований для отказа заявка возвращается направившему ее лицу (грузоотправителю, организация, осуществляющая перевалку грузов).

Для владельца инфраструктуры статьей 11 УЖТ РФ также установлен открытый перечень оснований для отказа, причем некоторые из них аналогичны тем, которые предусмотрены для перевозчика. Кроме того, владелец инфраструктуры вправе отказать при отсутствии заключенного с перевозчиком договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры, отказе других владельцев инфраструктур и организаций смежных видов транспорта в согласовании заявки и т.д.

Следует отметить, что необходимость согласования заявки на перевозку грузов, предусмотренная статьей 11 УЖТ РФ, является новеллой для российского транспортного железнодорожного законодательства. Некоторые исследователи, среди которых М.А. Бажина, В.В. Витрянский, негативно оценивают данное нововведение. По мнению В.В. Витрянского, в результате неизбежно создаются предпосылки для увеличения тарифов за перевозки, поскольку необходимо компенсировать расходы перевозчиков на оплату услуг по договорам, заключенным ими с владельцами инфраструктуры, и соответственно, ухудшается положение грузоотправителей и грузополучателей.¹⁵³ М.А. Бажина однозначно полагает, что законодательное

¹⁵³ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 252

требование об обязательном получении согласия владельца инфраструктуры ставит правоотношения, возникающие при перевозке грузов железнодорожным транспортом в зависимость от волеизъявления лица, которое в них не участвует¹⁵⁴.

Критерии технических и технологических возможностей осуществления перевозки определены в Приказе Минтранса России от 06.09.2010 № 192 «Об утверждении Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов». Данный перечень является закрытым.

После согласования перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявка, содержащая отметку о ее принятии, возвращается грузоотправителю или организации, осуществляющей перевалку грузов не позднее, чем за три дня до заявленного срока начала перевозки (статья 11 УЖТ РФ).

В соответствии со статьей 25 УЖТ РФ, при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза, составленную в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы¹⁵⁵. На основании транспортной железнодорожной накладной перевозчик выдает грузоотправителю квитанцию о приеме груза. Квитанция и транспортная железнодорожная накладная подтверждают заключение договора перевозки груза. Формы перевозочных документов и порядок их заполнения закреплены в Приказе Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 №39 «Об утверждении Правил

¹⁵⁴ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 26

¹⁵⁵ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 24.12.2002 // СПС «Консультант плюс».

заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом».

Согласно части 1 статьи 8 УАТ РФ, заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной.¹⁵⁶ Составление данного документа является обязанностью грузоотправителя, если договор перевозки груза не предусматривает иное. Форма транспортной накладной утверждена Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 №272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (далее- «Правила перевозки грузов автомобильным транспортом»).

Следует отметить, что статья 8 УАТ РФ запрещает перевозчику принимать для перевозки груз, на который транспортная накладная не оформлена. Исключением являются грузы, сопровождаемый представителем грузовладельца, либо грузы, в отношении которых не ведется учет движения товарно-материальных ценностей. Перевозка данных грузов осуществляется только на основании договора фрахтования, в соответствии с частью 1 статьи 18 УАТ РФ.

Часть 4 статьи 8 УАТ РФ обязывает грузоотправителя приложить к транспортной накладной документы, которые предусмотрены санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами, установленными действующим законодательством, а также сертификаты, паспорта качества и другие обязательные документы, либо указать их регистрационные номера в транспортной накладной, в случае, если документы или сведения содержатся в государственных информационных системах. Кроме того, часть 5 указанной статьи допускает заключение договора перевозки грузов посредством принятия перевозчиком заказа. Вследствие этого, как полагает С.Ю. Морозов, заключаемый таким способом, договор перевозки грузов имеет

¹⁵⁶ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: от 08.11.2007 №259-ФЗ (ред. от 30.10.2018): принят ГД РФ 18.10.2007 // СПС «Консультант плюс».

консенсуальный характер, в отличие от реального договора, заключение которого сопровождается только составлением транспортной накладной. Таким образом, исследователь вполне обоснованно, на наш взгляд, выделяет две формы договора перевозки грузов - транспортную накладную (в реальном договоре) и заказ (заявку) в консенсуальном.¹⁵⁷

Правила перевозки грузов автомобильным транспортом более детально регламентируют порядок заключения договора. Согласно пункту 7 данных правил, поданный грузоотправителем заказ (заявка) должен быть рассмотрен перевозчиком в срок, не превышающий 3-х дней. По результатам рассмотрения перевозчик направляет грузоотправителю информацию о принятии, либо об отказе в принятии заказа (заявки). Причины отказа должны быть обоснованы в письменной форме, а заказ (заявка) возвращена.

Условия перевозки определяются перевозчиком по согласованию с грузоотправителем при рассмотрении заказа (заявки). Пункт 9 «Правил перевозки грузов автомобильным транспортом» предусматривает составление транспортной накладной в трех экземплярах (оригиналах)- для грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя. Подписывают транспортную накладную грузоотправитель и получатель, либо уполномоченные ими лица.

Обоснованной, на наш взгляд, является позиция С.Ю. Морозова по вопросу соотношения транспортной накладной и заказа (заявки). Транспортная накладная, как указывает автор, является более значимым документом, поскольку даже при надлежаще оформленной заявке не только не исключается, но и предполагается составление транспортной накладной. В случае противоречия условий, содержащихся в накладной условиям,

¹⁵⁷ См.: Морозов, С. Ю. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». С. 31

содержащимся в заказе (заявке), транспортная накладная обладает приоритетом¹⁵⁸.

Заключение договора морской перевозки грузов, как отмечает В.В. Витрянский, регулируется «совершенно особым образом».¹⁵⁹ Пункт 2 статьи 115 КТМ РФ предусматривает следующие виды данного договора: с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер), либо без такого условия¹⁶⁰. Письменная форма для договора морской перевозки груза является обязательной (пункт 1 статьи 117 КТМ РФ). Наличие и содержание данного договора могут подтверждаться письменными доказательствами, в числе которых чартер и коносамент (пункт 2 статьи 117 КТМ РФ).

В КТМ РФ коносаменту посвящен отдельный параграф, однако определение понятия «коносамент» в кодексе отсутствует. По свидетельству А.С. Кокина, подобное явление характерно и для законодательства других стран. Исключение составляет ЕТК США, в пункте 6 статьи 1-201 коносамент определяется как «документ, подтверждающий принятие товара для отгрузки и выданный лицом, занимающимся транспортной или экспедиторской деятельностью...»¹⁶¹. В нашей стране ранее действовавшее законодательство также включало в себя определение коносамента. В статье 37 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик от 31.05.1991 коносаментом признавался «товарораспорядительный документ, удостоверяющий право его держателя распоряжаться указанным в коносаменте грузом и получить груз после завершения перевозки»¹⁶².

¹⁵⁸ См.: Морозов, С. Ю. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». С. 31

¹⁵⁹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 415

¹⁶⁰ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 27.12.2018): принят ГД РФ 31.03.1999 // СПС «Консультант плюс».

¹⁶¹ Кокин А.С. Указ. соч. С. 544

¹⁶² Там же. С.544

Позиция современных исследователей в отношении понятия «коносамент» практически идентична. Коносаментом, согласно определению В.Н. Гречухи, является документ, подтверждающий заключение договора морской перевозки, прием груза перевозчиком для доставки без условия предоставления всего судна, его части или отдельных судовых помещений в порт назначения¹⁶³. Аналогичное определение содержится в зарубежной юридической литературе, в котором отражена также сущность коносамента- a document of title- товарораспорядительная бумага.¹⁶⁴

Исключительное значение, которым обладает коносамент при осуществлении морских перевозок грузов, признается как российскими, так и иностранными исследователями. К примеру, А.С. Кокин называет коносамент «одним из главных инструментов в сделках, связанных с использованием морского транспорта»¹⁶⁵, Андерс Моллманн – «необходимой частью доставки грузов»¹⁶⁶.

В зарубежной юридической литературе выделяют три функции, выполняемые коносаментом: 1) расписка в получении груза; 2) доказательство существования договора перевозки; 3) предоставление своему владельцу исключительного права требовать вручения груза, причем именно эта функция характеризует коносамент в качестве товарораспорядительной бумаги¹⁶⁷. Все вышесказанное в полной мере относится и к российскому морскому праву, в котором коносамент также является товарораспорядительным документом- ценной бумагой, согласно статье 142 ГК РФ. В этом заключается его принципиальное отличие от транспортных накладных, представляющих собой товаросопроводительные документы.

¹⁶³ См.: Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 258

¹⁶⁴ См.: Gaskell N. Bills of Lading: Law and contracts/ N. Gaskell- London: Routledge, 2017. P. 62

¹⁶⁵ См.: Кокин А.С. Указ. соч. С. 401

¹⁶⁶ См.: Mollmann A. Delivery of Goods under Bills of Lading / A. Mollmann – London: Routledge, 2017. P. 1

¹⁶⁷ См.: Stevens F. The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities / F. Stevens. - London: Routledge, 2017. P. 34

По мнению В.В. Витрянского, модели договора перевозки груза соответствует только договор перевозки груза по коносаменту.¹⁶⁸ Полагаем, что указанная позиция является обоснованной, поскольку в главе 40 ГК РФ определение договора фрахтования (чартера) содержится в отдельной статье. Кроме того, в юридической литературе договор перевозки груза по коносаменту относят к реальным договорам, а договор чартера признается консенсуальным. Однако коносамент составляется при заключении обоих видов договоров¹⁶⁹. Как отмечает А.С. Кокин, оформление договорных отношений только коносаментом осуществляется в линейном судоходстве¹⁷⁰.

Статья 119 КТМ РФ следующим образом устанавливает соотношение чартера и коносамента: отношения между перевозчиком и не являющимся стороной договора морской перевозки груза получателем определяются коносаментом, а условия чартера являются обязательными для получателя, если на них содержится ссылка в коносаменте.¹⁷¹

Статьи 142-149 КТМ РФ детально регламентируют вопросы составления, выдачи и передачи коносамента. В соответствии со статьей 142 КТМ РФ, коносамент выдается перевозчиком после приема груза по требованию отправителя. Как справедливо указывает В.В. Витрянский, данное требование является свидетельством реального характера договора морской перевозки груза по коносаменту¹⁷².

А.С. Кокин обращает внимание на важный момент, связанный с задержанием выдачи коносамента. В этой связи автор справедливо указывает

¹⁶⁸ См: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 416

¹⁶⁹ Там же. С. 420

¹⁷⁰ Кокин А.С. Указ. соч. С. 158

¹⁷¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 27.12.2018): принят ГД РФ 31.03.1999 // СПС «Консультант плюс».

¹⁷² См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 417

на то, что действующее законодательство не регулирует порядок задержания выдачи, замены и отзыва коносамента, выданного перевозчиком¹⁷³.

Содержание коносамента определяется статьей 144 КТМ РФ. К обязательным реквизитам относятся наименование перевозчика и место его нахождения; наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки; наименование отправителя и место его нахождения; наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза и др. Будучи документарной ценной бумагой, коносамент, согласно статье 146 КТМ РФ, может быть именным (выданным на имя определенного получателя), ордерным (выданным по приказу отправителя или получателя, а также на предъявителя. Статья 142 КТМ РФ допускает выдачу морской накладной вместо коносамента, а также иного документа, подтверждающего прием груза (штурманская расписка и др.). Однако необходимо учесть, что морская накладная, наряду с иными документами, не обладает товарораспорядительными свойствами.

Транспортная накладная и коносамент относятся к основным видам перевозочных документов, как на международном, так и национальном уровне¹⁷⁴. Важнейшее различие между указанными документами состоит в том, что накладная должна соответствовать ряду формальных требований, таким как соблюдение установленной формы, строгое указание реквизитов и т.д. Однако для коносамента, как свидетельствует В.Н. Гречуха: «...имеется лишь указание на минимальный перечень реквизитов».¹⁷⁵ Различается и порядок составления коносамента и накладной. Накладную составляет обычно грузоотправитель и подписывают обе стороны договора, коносамент составляет и подписывает перевозчик. В целом, по своей сути накладная

¹⁷³ См.: Кокин А.С. Указ. соч. С. 341

¹⁷⁴ Там же. С. 438

¹⁷⁵ См.: Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры.

представляет собой товаросопроводительный, а коносамент-товарораспорядительный документ, обладающий «доказательственным значением».¹⁷⁶ На практике используют обычно типовые формы коносаменты и накладной-проформы.¹⁷⁷

При этом в юридической литературе совершенно обоснованно, на наш взгляд, высказывается позиция о необходимости «общего родового понятия транспортного документа», которое могло бы стать «хорошей основой для формулирования понятия транспортного документа со свойствами ценных бумаг (оборотного) и без таких свойств (необоротного)»¹⁷⁸. Определения данных понятий в российском законодательстве отсутствуют. В настоящее время они закреплены в Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов от 23.09.2009 («Роттердамские правила»).

В заключение необходимо отметить позицию В.В. Витрянского, который полагает, что нормы транспортных уставов и кодексов (за исключением КТМ РФ) «не учитывают истинного значения транспортной накладной, как документа, который мог бы служить объектом имущественного оборота»¹⁷⁹. Поэтому исследователь предлагает придать накладной товарораспорядительный характер, присущий коносаменту. Основой для включения транспортных накладных в имущественный оборот, согласно В.В. Витрянскому, может являться пункт 3 статьи 224 ГК РФ, согласно которому к передаче вещи приравнивается передача коносамента или иного товарораспорядительного документа на нее. Однако точка зрения В.В. Витрянского противоречит общемировой практике. Кроме того, на примере морской перевозки грузов можно сделать вывод, что в некоторых

¹⁷⁶ См.: Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 127

¹⁷⁷ Там же. С. 128

¹⁷⁸ Кокин А.С. Указ. соч. С. 544

¹⁷⁹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 415

случаях более оптимальным является именно товаросопроводительный документ (морская накладная), а использование оборотной ценной бумаги (коносамента) создает дополнительные сложности для некоторых участников перевозочного процесса. В частности, как свидетельствует А.С. Кокин, когда перевозка груза осуществляется по коносаменту, неизменно возникают осложнения, обусловленные разновременным прибытием груза и перевозочных документов в порт выгрузки¹⁸⁰. В.Н. Гречуха называет это «парадоксальной ситуацией, при которой груз прибывает в порт назначения раньше, чем поступят транспортные документы»¹⁸¹. Также «реализация товарораспорядительной функции коносамента», которая включает в себя, в частности, почтовую пересылку оригиналов коносамента, нередко приводит к задержке выдачи груза получателю и влечет дополнительные расходы¹⁸². Именно поэтому участники торговых сделок более заинтересованы в использовании транспортных документов, не обладающих товарораспорядительными свойствами. Банки также в большей степени удовлетворяет перевозка по системе накладных¹⁸³.

Таким образом, законодательное воплощение идеи В.В. Витрянского, на наш взгляд, не является целесообразным и потенциально может осложнить перевозочные отношения.

2.2. Права и обязанности сторон в договоре перевозки грузов

В юридической литературе к содержанию договора принято относить «совокупность всех его условий, предусматривающих права и обязанности сторон».¹⁸⁴ Статус грузополучателя, как уже указывалось, остается спорным,

¹⁸⁰ См.: Кокин А.С. Указ. соч. С. 435

¹⁸¹ Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 265

¹⁸² Там же. С.265

¹⁸³ Кокин А.С. Указ. соч. С. 435

¹⁸⁴ Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 131

поскольку не все исследователи признают его третьим лицом, не участвующим в договоре.

В отношении обязанностей сторон, закрепленных в гражданском и транспортном законодательстве, необходимо отметить, что не все из них имеют непосредственное отношение к предмету самого договора. Некоторые обязанности, как указывает Б.И. Пугинский, представляют собой «...самостоятельный вид обязательств с собственным содержанием и ответственностью»¹⁸⁵. К таким обязанностям, в частности, можно отнести подачу транспортных средств под погрузку и предъявление груза к перевозке. Аналогичной является и позиция В.В. Витрянского¹⁸⁶. Тем не менее, в юридической литературе ряд авторов необоснованно включает данные обязанности в содержание договора перевозки груза (М.А. Бажина¹⁸⁷, В.Н. Гречуха¹⁸⁸, В.А. Егиазаров¹⁸⁹ и др.).

Основной обязанностью перевозчика, которая определена в самом предмете договора перевозки груза, является доставка груза в пункт назначения. Данную обязанность, по мнению М.А. Бажиной, следует рассматривать, учитывая юридический смысл понятия «перевозка»-последовательности действий, которые заключаются в приеме груза, погрузке, перемещении его из одного места в другое, а также выдачу грузополучателю¹⁹⁰. Поэтому данный исследователь вполне обоснованно, на наш взгляд, выделяет в процессе перевозки несколько стадий: начальную стадию- принятие груза к перевозке, стадию погрузки, стадию перемещения груза в пункт назначения и завершающую стадию выдачи груза. Стадии перевозочного процесса наглядно отражены в ГК РФ и некоторых

¹⁸⁵ Пугинский Б.И. Указ. соч. С. 269

¹⁸⁶ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 470

¹⁸⁷ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 37

¹⁸⁸ Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 131

¹⁸⁹ Егиазаров В.А. Указ. соч. С. 39

¹⁹⁰ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 37

транспортных кодексах. Первая стадия—прием груза перевозчиком, подробно регламентируется в УЖТ РФ, КВВТ РФ, УАТ РФ. В частности, в статье 69 КВВТ РФ закреплены требования к предъявлению и приему груза для перевозки, в том числе к транспортной таре и упаковке. При перевозке автомобильным транспортом существенная роль отводится водителю транспортного средства, который должен предъявить грузоотправителю документ, удостоверяющий личность, а также путевой лист (статья 10 УАТ РФ).

Погрузка, как отмечает М.А. Бажина, представляет собой перемещение груза в транспортное средство. Именно на данной стадии принятые для перевозки материальные блага получают статус груза¹⁹¹. Само определение понятия «груз» содержится только в УЖТ РФ и УАТ РФ. В частности, статья 2 УАТ РФ определяет груз, как материальный объект, принятый для перевозки в установленном порядке¹⁹². Более подробным является определение, которое содержится в статье 2 УЖТ РФ, поскольку включает в себя перечень объектов, принимаемых к перевозке в грузовых вагонах и контейнерах (изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы и т.д.). Данные определения по своей сути согласуются с теми, которые содержатся в текстах международно-правовых актов (Брюссельская конвенция, Гамбургские правила). Однако следует учесть, как указывает А.С. Кокин, что в российском законодательстве совершенно не урегулированы вопросы, связанные с определением в договоре рода и количества груза, причем этот недостаток присущ и международным транспортным конвенциям. В этой связи общее описание груза в договоре создает дополнительные риски для перевозчика. Особенно значимым является определение рода груза, когда перевозка осуществляется морским путем¹⁹³.

¹⁹¹ См.: Бажина М.А. Указ. соч.. С. 38

¹⁹² Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: от 08.11.2007 №259-ФЗ (ред. от 30.10.2018): принят ГД РФ 18.10.2007 // СПС «Консультант плюс».

¹⁹³ Кокин А.С. Указ. соч. С. 192

Транспортные кодексы не обязывают перевозчика осуществлять действия по погрузке. Однако, на железнодорожном транспорте, согласно статье 21 УЖТ РФ, такая обязанность может быть принята на себя перевозчиком добровольно, если он имеет в наличии соответствующие погрузочно-разгрузочные машины и приспособления и заключил договор с грузоотправителем, грузополучателем.

Действия по перемещению груза в пункт назначения, как отмечает М.А. Бажина, непосредственно охватываются самим понятием «перевозка». Что касается словосочетания «пункт назначения», то оно, по мнению автора, имеет достаточно широкий смысл, поскольку включает в себя понятие «станция назначения (при заключении договора железнодорожной перевозки груза)¹⁹⁴, а также «порт назначения» (статья 115 КТМ РФ).

Важной обязанностью перевозчика является соблюдение сроков доставки груза. Данная обязанность предусмотрена в статье 792 ГК РФ, однако статья не определяет конкретных сроков и имеет отсылочный характер. Нормы транспортных уставов и кодексов также не закрепляют сроки доставки, ссылаясь на правила перевозки грузов, либо на условия заключенного договора. В сфере железнодорожного транспорта конкретные сроки установлены в Приказе Минтранса России от 07.08.2015 «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом». Тем не менее, УЖТ РФ, в отличие от других транспортных уставов и кодексов, содержит в себе наиболее подробную регламентацию сроков доставки. Нормы статьи 33 УЖТ РФ определяют начало исчисления данного срока, а также предоставляют грузоотправителям, перевозчикам и грузополучателям право предусматривать в договорах иной срок доставки.

¹⁹⁴ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 39

Обеспечение сохранности перевозимого груза также представляет собой одну из наиболее важных обязанностей перевозчика, предусмотренную транспортными кодексами и уставами (к примеру, статья 150 КТМ РФ, статья 67 КВВТ РФ). Мерами, направленными на обеспечение сохранности груза, являются пломбирование судов и контейнеров (на водном транспорте), причем, согласно статье 74 КВВТ РФ, если погрузка осуществлялась перевозчиком, то ему предоставляется право по своему усмотрению осуществлять пломбирование загруженных трюмов судов. Схожие требования содержатся в статье 28 УЖТ РФ. На морском транспорте отдельные требования предъявляются к перевозке палубных грузов. Согласно статье 138 КТМ РФ, перевозить груз на палубе перевозчик имеет право только при наличии соответствующего соглашения с перевозчиком, а также если это предусмотрено законом, иными правовыми актами Российской Федерации или обычаями делового оборота.

Последней стадией перевозочного процесса является выдача груза. Специфика данной стадии заключается в том, что отношения по выгрузке, как свидетельствует М.А. Бажина, возникают между перевозчиком и грузополучателем¹⁹⁵. Кроме того, в данном случае перевозчик несет обязанность не только перед грузоотправителем, но и перед получателем¹⁹⁶. Выдача грузов регулируется транспортными кодексами и уставами, а также правилами перевозок грузов.

При перевозках железнодорожным транспортом, согласно статье 34 УЖТ РФ, на перевозчика возлагается обязанность уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Порядок выдачи регламентирован Приказом

¹⁹⁵ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 39

¹⁹⁶ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 431

Министерства путей сообщения от 18.06.2003 №29 «Об утверждении Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте».

На внутреннем водном транспорте, в соответствии со статьей 79 КВВТ РФ, на перевозчика также возлагается аналогичная обязанность уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов, если выгрузка грузов является обязанностью перевозчика.

На автомобильном транспорте, согласно статьей 15 УАТ РФ, перевозчик обязан выдать грузополучателю груз по адресу, который отправитель указал в транспортной накладной.

При перевозках грузов воздушным транспортом на перевозчика возлагается обязанность уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, которые предусмотрены федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза (статья 111 ВЗК РФ). Федеральные авиационные правила (пункт 204) обязывают перевозчика обеспечить уведомление грузополучателя о прибытии в его адрес груза не позднее чем через двенадцать часов с момента прибытия воздушного судна, на котором доставлен груз, в аэропорт назначения, а груза, требующего особых условий перевозки, за исключением негабаритного, тяжеловесного и объемного, - не позднее чем через три часа с момента прибытия воздушного судна, на котором доставлен груз, в аэропорт назначения, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

На морском транспорте выдача груза перевозчиком отличается определенной спецификой, обусловленной использованием коносамента. Порядок выдачи определяется статьей 158 КТМ РФ, в соответствии с которой, в случае перевозки груза на основании коносамента, груз выдается перевозчиком в порту выгрузки при предъявлении оригинала данного документа.

Транспортные кодексы и уставы, а также правила перевозки грузов возлагают на перевозчика в определенных случаях обязанность проверять состояние, массу и количество груза при выдаче. К примеру, на внутреннем водном транспорте (статья 80 КВВТ РФ), перевозчик совместно с грузополучателям обязан проверить в порту назначения массу груза, прибывшего на неисправном судне или с неисправными запорно-пломбировочными устройствами, а также в случае прибытия груза с признаками частичной утраты или повреждения (порчи).

К основным правам перевозчика относится право на получение платы за перевозку груза (провозной платы). Согласно нормам транспортных кодексов и уставов (КВВТ РФ, УЖТ РФ), плата за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся до момента приема груза, если иное не установлено соглашением сторон или нормами транспортных уставов и кодексов. В отношении провозной платы и иных платежей действующее законодательство использует только общие формулировки и не раскрывает, как указывает М.А. Бажина, что именно следует понимать «под оплатой перевозки груза»¹⁹⁷.

Перевозчик также наделен правом на удержание груза в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке (статья 790 ГК РФ). В данном случае перевозчик выступает в качестве кредитора, согласно статьям 359, 360 ГК РФ.

Действующее законодательство предусматривает право перевозчика на реализацию грузов. Основанием возникновения этого права является статья 360 ГК РФ, согласно которой требования кредитора, удерживающего вещь, удовлетворяются из ее стоимости в объеме и порядке, предусмотренных для удовлетворения требований, обеспеченных залогом. В частности, на внутреннем водном транспорте реализация грузов осуществляется в

¹⁹⁷ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 48

соответствии с договором купли-продажи исходя из цены грузов, подтвержденной документами об оплате их стоимости, или соответствующим договором при отсутствии таких документов, или договором исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары (статья 85 КВВТ РФ).

Обеспечительные права для перевозчиков не являются специфическими для российского законодательства. В немецком законодательстве перевозчику также предоставляются залоговое право (при неоплате перевозки) и коммерческое право удержания, которое заключается в возможности удерживать груз до получения всех платежей по договору¹⁹⁸. Однако залоговое право и право удержания не идентичны. Существенное отличие заключается в том, что «правомочие по удержанию груза лишено права следования за предметом удержания»¹⁹⁹. Кроме того, как полагают некоторые исследователи, обеспечительные права российских перевозчиков на практике почти не применимы и не соответствуют цели законодателя²⁰⁰.

К важнейшим обязанностям грузоотправителя относится оплата перевозки груза, предусмотренная статьей 790 ГК РФ, транспортными кодексами и уставами, правилами перевозки грузов. В этой связи М.А. Бажина вполне справедливо отмечает, что российская система тарифного регулирования является громоздкой. Наглядным примером можно считать железнодорожные перевозки, которая законодательно относится к естественным монополиям (абзац 3 пункта 1 статьи 4 Федерального закона от 17.08.1995 «О естественных монополиях»). Что касается УЖТ РФ, то данный кодекс, по мнению М.А. Бажиной, не позволяет сформировать четкое представление о системе платежей на железнодорожном транспорте²⁰¹.

¹⁹⁸ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 51

¹⁹⁹ Маркалова Н.А. Удержание груза по договору морской перевозки груза // Труды института государства и права РАН. 2017. Том №12. №6. С. 84

²⁰⁰ См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 52

²⁰¹ Там же. С. 50

Транспортные кодексы предоставляют грузоотправителям право распоряжения грузом до выдачи его грузополучателю или третьему лицу. Право распоряжения включает в себя право требовать обратной выдачи груза, изменения грузополучателя и (или) порта назначения, выдачи груза в промежуточном порту (статья КТМ РФ, статья 78 КВВТ РФ). Статья 110 ВЗК РФ и пункт 45 Федеральных авиационных правил также предоставляют грузоотправителю право распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдать его грузополучателю.

Особенность КВВТ РФ в том, что данный кодекс наделяет правом распоряжения грузом не только грузоотправителя, но и грузополучателя- с момента вручения ему транспортной накладной до момента начала выдачи груза. В течение указанного промежутка времени грузополучатель вправе изменить управомоченное на получение груза лицо и (или) порт назначения (пункт 2 статьи 78 КВВТ РФ).

Принятие груза от перевозчика – основная обязанность грузополучателя, которая закреплена в транспортных кодексах и уставах, правилах перевозки грузов (статья 36 УЖТ РФ, статья 15 УАТ РФ, статья 111 ВЗК РФ, статья 79 КВВТ РФ). Нормы, обязывающие грузополучателя принять груз, не содержатся только в КТМ РФ. М.А. Бажина в отношении установления данной обязанности отмечает, что в российском законодательстве согласие грузополучателя на получение груза презюмируется²⁰². Грузополучатель по общему правилу может отказаться от приема груза в случае, если вследствие изменения качества груза исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением (пункт 2 статьи 111 ВЗК РФ, абзац 2 статьи 36 УЖТ РФ, пункт 2 статьи 15 УАТ РФ, пункт 5 статьи 79 КВВТ РФ).

²⁰² См.: Бажина М.А. Указ. соч. С. 42

Согласно позиции В.В. Витрянского, нормы транспортного законодательства, которые устанавливают обязанность для грузополучателя принять груз, должны быть признаны не соответствующими гражданскому законодательству и не подлежащими применению. Исследователь считает их заимствованными из советского транспортного законодательства²⁰³. Однако, на наш взгляд, такая точка зрения не является обоснованной, поскольку возложение на грузополучателя обязанности принять груз имеет место и в международном транспортном праве. К примеру, А.С. Кокин, анализируя Роттердамские правила, делает вывод, что «обязанность грузополучателя «принять сдачу груза» (shall accept delivery of the goods) не зависит от осуществления какого-либо права грузополучателя. Она носит безусловный характер»²⁰⁴. Однако, международные транспортные нормы, регулирующие договор перевозки грузов, весьма противоречивы. Кроме Роттердамских правил, некоторые международные правовые акты также возлагают на грузополучателя обязанность принять груз (пункт 1 статьи 26 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), в то время как другие предоставляют только право требовать выдачи груза (пункт 1 статьи 13 Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальской конвенции 1999 г.). Поэтому унификация норм международных транспортных конвенций и соглашений в дальнейшем будет являться основой для унификации норм российского транспортного законодательства.

Согласно статье 785 ГК РФ, оплата перевозки возлагается исключительно на грузоотправителя. Однако статья 30 УЖТ РФ и статья 75 КВВТ РФ предоставляют сторонам договора право самим определить порядок внесения провозной платы и иных причитающихся перевозчику платежей.

²⁰³ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 433

²⁰⁴ Кокин А.С. Указ. соч. С. 586

Полагаем, что в данном случае имеется противоречие нормам гражданского законодательства. В.В. Витрянский приводит в пример Общий устав российских железных дорог 1885 г., допускавший перевозку грузов наложенным платежом и возлагавший обязанность оплатить перевозку на грузополучателя, причем для оформления перевозки с условием о наложенном платеже грузоотправитель не должен был получить согласие железной дороги или грузополучателя²⁰⁵. Однако, в современном российском законодательстве нормы, предусматривающие оплату перевозки наложенным платежом, отсутствуют, тем не менее, на практике перевозчики нередко используют данный вид платежа (ПЭК, DPD, ЖелДорЭкспедиция и др.).

В некоторых случаях на грузополучателя может быть возложена обязанность по оплате хранения груза (статья 38 УЖТ РФ, пункт 6 статьи 79 КВВТ РФ, пункт 212 Федеральных авиационных правил, пункт 1 статьи 16 УАТ РФ). Статья 43 УЖТ РФ в определенных случаях (несвоевременный прием вагонов, несвоевременная выгрузка грузов на железнодорожных станциях и др.) предусматривает внесение грузополучателями сборов и платы в увеличенных размерах.

Одной из обязанностей грузополучателя может являться разгрузка транспортных средств (статья 21 УЖТ РФ, пункт 50 Правил перевозки грузов автомобильным транспортом). Кроме того, статья 17 УАТ РФ и пункт 72 указанных Правил в императивной форме возлагает на грузополучателей выполнение работ по очистке, промывке и дезинфекции транспортных средств.

Таким образом, транспортное законодательство возлагает на перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей определенный комплекс обязанностей, выполнение которых обеспечивает достижение конечной цели перевозочного процесса.

²⁰⁵ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 455

2.3. Прекращение обязательств по договору перевозки грузов

Обязательства из договора перевозки грузов представляют по своей сути гражданско-правовые обязательства, поэтому должны прекращаться надлежащим исполнением, в соответствии со статьей 408 ГК РФ. Надлежащее исполнение, как следует из предмета данного договора, подразумевает своевременную доставку груза перевозчиком и вручение его грузополучателю.

Однако, для правоотношений, возникающих при осуществлении перевозочного процесса, особой значимостью обладает прекращение обязательства в связи с невозможностью исполнения. В.В. Витрянский объясняет это спецификой деятельности транспортных организаций²⁰⁶. В этом случае действует общее правило, закрепленное в пункте 1 статьи 416 ГК РФ: обязательство прекращается невозможностью исполнения, если она вызвана наступившим после возникновения обязательства обстоятельством, за которое ни одна из сторон не отвечает. Однако, следует отметить, что нормы данной статьи неоднократно подвергаются критике в юридической литературе. В частности, по мнению Е.С. Мухачевой, действующая редакция статьи 416 ГК РФ некорректна, поскольку «обуславливает прекращение обязательства не привлечением должника к гражданско-правовой ответственности»²⁰⁷. Кроме того, как указывает А.А. Чукреев, в российском гражданском законодательстве до настоящего времени не закреплена сама дефиниция невозможности исполнения обязательства, а юридическая доктрина не предложила бесспорного определения этого понятия²⁰⁸. Недостатки и пробелы

²⁰⁶ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 463

²⁰⁷ Мухачева Е.С. Прекращение обязательства невозможностью его исполнения // Вестник Томского государственного университета. Право. 2014. № 3 (13). С. 119

²⁰⁸ См.: Чукреев А.А. Доктрина невозможности исполнения обязательства и совершенствование гражданского законодательства России // Совершенствование законодательства. №10 (119) октябрь 2016. С. 175

в регулировании невозможности исполнения обязательств по договору перевозки грузов существуют и в транспортном законодательстве.

На железнодорожном транспорте, согласно статье 29 УЖТ РФ, к обстоятельствам, препятствующим осуществлению перевозок, относятся обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокады, эпидемии, а также иные обстоятельства, которые не зависят от перевозчиков и владельцев инфраструктур. При возникновении данных обстоятельств на перевозчика возлагается обязанность направить грузоотправителю и грузополучателю запрос о дальнейшей судьбе грузов, а также уведомить о наступивших обстоятельствах таможенный орган, в случае нахождения грузов под таможенным контролем (статья 46 УЖТ РФ). Если от грузоотправителей и грузополучателей будет получено решение о новой железнодорожной станции назначения, перевозчик должен доставить туда грузы, если у него имеется такая возможность, при этом перевозка должна быть оплачена исходя из кратчайшего расстояния. Однако, если решение о дальнейшей судьбе грузов не будет получено в течение четырех суток после получения запроса, перевозчик наделяется правом осуществить возврат указанных грузов грузоотправителю за счет последнего, либо реализовать их в предусмотренном гражданским законодательстве порядке, если возврат невозможен.

Согласно статье 157 КТМ РФ, к обстоятельствам, не зависящим от воли сторон, при возникновении которых договор морской перевозки груза прекращается и не возникает обязанность по возмещению убытков, относятся: гибель или насильственный захват судна, установленная непригодность судна к плаванию, гибель индивидуально определенного груза, гибель определенного родовыми признаками груза после его сдачи для погрузки (в случае, если отправитель не успел сдать для погрузки другой груз). Статья 157 КТМ РФ при наступлении указанных обстоятельств допускает прекращение договора и во время рейса, закрепляя за перевозчиком право на фрахт, размер

которого пропорционален расстоянию, фактически пройденному судном, с учетом количества спасенного и сданного груза.

КВВТ РФ также регулирует обстоятельства, возникновение которых делает невозможной доставку груза. Перечень данных обстоятельств, согласно статье 84 данного кодекса, включает непреодолимую силу, военные действия, запрещения властей, а также иные не зависящие от перевозчика причины. Таким образом, здесь можно отметить аналогию со статьей 29 УЖТ РФ. Действия, которые надлежит совершить перевозчику при наступлении указанных обстоятельств, также аналогичны, так же, как и срок, предусмотренный для получения ответа (распоряжения) о дальнейшей судьбе груза. Отдельного внимания заслуживают пункты 2 и 3 статьи 84 КВВТ РФ, поскольку в них содержится, как отмечает А.С. Котухов, дифференциация правовых последствий невозможности доставки груза в зависимости от его принятия до наступления срока прекращения обязательного приема или после наступления такого срока.²⁰⁹ В данных пунктах используется формулировка «длительное препятствие продолжению рейса», однако ее смысл законодателем не раскрывается. Полагаем, что следует согласиться с мнением А.С. Котухова, который полагает, что в результате вносится неопределенность в правоприменительную практику.

Кроме невозможности исполнения, в транспортном законодательстве закреплены и другие основания прекращения обязательств по договору перевозки грузов.

Данные основания подробно регламентируются в КТМ РФ. Кодекс относит к ним следующие: отказ перевозчика от исполнения договора (статья 154), отказ отправителя или фрахтователя от исполнения договора (статья 155), отказ от исполнения договора каждой из его сторон (статья 156). Таким образом, можно утверждать, что КТМ РФ выгодно отличается среди других

²⁰⁹ См.: Котухов А.С. Указ. соч. С. 246

транспортных уставов и кодексов, поскольку содержит детальную регламентацию оснований прекращения обязательств по договору морской перевозки грузов.

Статья 107 ВЗК РФ наделяет перевозчика правом по своей инициативе прекратить действие договора (расторгнуть его в одностороннем порядке) в случае нарушения грузоотправителем и грузовладельцем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, либо при отказе указанных лиц выполнять требования, которые предъявляют к ним федеральные авиационные правила. Правом прекратить действие договора перевозчик обладает также в случае, если груз содержит вещества или предметы, запрещенные к перевозке.

Что касается УАТ РФ, то данный кодекс не содержит норм, регулирующих прекращение обязательств по договору перевозки грузов, в том числе в связи с невозможностью исполнения. Отсутствие указанных норм, на наш взгляд, следует считать существенным недостатком правового регулирования.

Завершая вторую главу настоящего исследования, можно сделать следующие выводы:

1. Действующее законодательство предусматривает письменную форму для договора перевозки грузов. Заключение договора подтверждается транспортной накладной, коносаментом, а также иными документами. На автомобильном транспорте договор перевозки грузов может заключаться посредством принятия перевозчиком заказа. В этом случае договор имеет консенсуальный характер, в отличие от реального договора, который заключается путем составления транспортной накладной.

Модели морской перевозки груза соответствует только договор перевозки по коносаменту.

2. Полагаем целесообразным сформулировать в гражданском законодательстве определения «оборотный» и «необоротный» транспортный документ, используя в качестве основы Роттердамские правила.

Поскольку коносамент может выдаваться перевозчиком и на внутреннем водном транспорте, предлагаем закрепить в главе 40 ГК РФ следующее определение данного документа:

«Коносамент – это документарная ценная бумага, подтверждающая заключение договора морской перевозки груза или перевозки груза внутренним водным транспортом и удостоверяющая право держателя распоряжаться грузом и получить его после прибытия судна в порт назначения».

3. В транспортном законодательстве необходимо урегулировать порядок задержания выдачи, замены и отзыва коносамента, выданного перевозчиком. Кроме того, необходимо дополнить нормами о применении коносамента КВВТ РФ.

4. В настоящее время имеется противоречие между нормами гражданского и транспортного законодательства в отношении внесения провозной платы. Поэтому целесообразно, на наш взгляд, внести изменения в статью 785 ГК РФ, предусмотрев в ней возможность оплаты перевозки не только грузоотправителем, но и грузополучателем.

5. В транспортных уставах и кодексах необходимо урегулировать вопросы, связанные с определением в договоре рода и количества груза.

6. В пунктах 2 и 3 статьи 84 КВВТ РФ полагаем целесообразным детализировать формулировку «длительное препятствие продолжению рейса», указав в ней конкретный срок.

7. В УАТ РФ необходимо включить нормы, регулирующие прекращение обязательств по договору, в том числе и в связи с невозможностью исполнения.

3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА НАРУШЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ, ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

3.1. Общие положения об ответственности сторон

Ответственность сторон за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов, регулируется нормами гражданского и транспортного законодательства.

Общее правило об ответственности сформулировано в статье 793 ГК РФ и заключается в следующем: 1) в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК РФ, транспортными уставами, кодексами и иными законами, а также соглашением сторон; 2) соглашения транспортных организаций с грузовладельцами, ограничивающие или устраняющие ответственность перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Однако, в юридической литературе отмечают различный законодательный подход к определению ответственности за нарушение обязательств, в зависимости от вида транспорта. В качестве примера можно привести нормы транспортного законодательства, посвященные соглашениям об ответственности. Так, статья 123 ВЗК РФ предоставляет перевозчику право заключать соглашения, предусматривающие повышение пределов ответственности по сравнению с пределами, установленными настоящим Кодексом или международными договорами Российской Федерации. Таким образом, как обоснованно полагает В.В. Витрянский, ВЗК РФ «...прямо ориентирует участников договоров воздушной перевозки грузов на возможность по их волеизъявлению увеличивать ответственность перевозчика

за нарушение обязательств по перевозке груза».²¹⁰ Нормы статьи 123 ВЗК РФ в данном случае полностью согласуются с нормами статьи 793 ГК РФ.

В соответствии со статьей 175 КТМ РФ, в случае, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамента, который выдан в соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем, соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности, предусмотренных установленными настоящим параграфом правилами, ничтожно. Тем не менее, часть 2 данной статьи наделяет перевозчика правом, заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности с момента принятия груза до его погрузки на судно и после выгрузки груза до его сдачи, а также если не выдается коносамент и согласованные условия перевозки груза включены в документ, который не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом. При этом необходимо отметить, что данные правила действуют в отношении перевозки определенного груза, если род и вид груза, состояние груза, сроки перевозки груза, а также условия, при которых должна осуществляться перевозка груза, оправдывают заключение особого соглашения. Статья 175 КТМ РФ также в полной мере соответствует статье 793 ГК РФ. Кроме того, аналогично статье 123 ВЗК РФ, пункт 5 статьи 170 КТМ РФ наделяет стороны договора морской перевозки груза правом своим соглашением установить пределы ответственности перевозчика, превышающие те, которые установлены в пунктах 1 и 3 данной статьи.

В УЖТ РФ и КВВТ РФ законодателем применяется несколько иной подход. Вопреки статье 793 ГК РФ, посвященной недействительности соглашений, ограничивающих или устраняющих ответственность

²¹⁰ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 467

исключительно перевозчика, нормы статьи 114 УЖТ РФ и статьи 122 КВВТ РФ распространяют свое действие также на аналогичные соглашения в отношении ответственности грузоотправителей и грузополучателей. В частности, в соответствии со статьей 114 УЖТ РФ, любые соглашения перевозчика с грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями) или пассажирами, имеющие целью ограничить либо устранить ответственность, возложенную на перевозчика, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) или пассажиров, считаются недействительными. Аналогичное правило закреплено и в статье 122 УЖТ РФ. Таким образом, нормы данных статей, как обоснованно полагает В.В. Витрянский, не соответствуют в полной мере нормам статьи 793 ГК РФ²¹¹.

Кроме того, автор, на наш взгляд, справедливо критикует законодателя за употребление в статье 114 УЖТ РФ термина «иные нормативные правовые акты Российской Федерации», поскольку ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов, в соответствии со статьей 793 ГК РФ, устанавливается только федеральным законодательством, а в качестве «иных нормативных правовых актов» могут выступать и подзаконные акты (акты министерств и ведомств).

В юридической литературе указывается также на важнейшую отличительную черту ответственности за нарушение обязательств по договору перевозки грузов- ограниченный характер²¹². По мнению исследователей, такой характер основывается на положениях статьи 400 ГК РФ, пункт 1 которой предусматривает ограничение права на полное возмещение убытков (ограниченную ответственность). Как свидетельствует О.Н. Садилов, в данной

²¹¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 467

²¹² Там же. С. 469

норме содержатся два указания: 1) ограничивается только размер убытков, но основания их возмещения остаются неизменными; 2) ограничение возмещения не может вводиться никакими иными нормативно-правовыми актами, кроме закона²¹³. При этом С.Ю. Морозов обоснованно подвергает критике формулировку данной статьи: «обязательства, связанные с определенным родом деятельности», признавая ее весьма расплывчатой²¹⁴.

Примером ограниченной ответственности перевозчика является возлагаемая статьей 796 ГК РФ обязанность возместить стоимость утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи (упущенную выгоду перевозчик не возмещает).

Рассматривая действие принципа ограниченной ответственности В.В. Витрянский констатирует, что этот принцип «...не сводится только к тем нарушениям, за которые такая ответственность предусмотрена транспортным законодательством или соглашением сторон, а распространяется на *все нарушения* любых условий перевозки»²¹⁵. Данный вывод имеет важное теоретическое значение и подтверждается судебной-арбитражной практикой²¹⁶.

Условия наступления ответственности за нарушения обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов, представляют собой дискуссионный вопрос для исследователей. Некоторые авторы (В.Т. Смирнов, Д.А. Медведев) полагают, что ответственность перевозчика за утрату, недостачу или порчу груза наступает при наличии вины, которая презюмируется. Эту точку зрения, оспаривает С.Ю. Морозов, по мнению которого «...в ст. 796 ГК РФ, транспортных уставах и кодексах речь как раз идет прямо о безвиновной ответственности перевозчика, с некоторыми

²¹³ См.: Садилов, О. Н. Убытки в гражданском праве Российской Федерации [Электронный ресурс] / О. Н. Садилов. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2009. — 222 с. — 978-5-8354-0576-3. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/29087.html>. С. 135

²¹⁴ Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие. С. 108

²¹⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 472

²¹⁶ Там же С. 473

исключениями из общего правила»²¹⁷. В частности, в отношении морской перевозки ответственность перевозчика предусмотрена только на началах вины (подпункт 12 пункта 1 статьи 166 КТМ РФ). Однако, в целом, позиция С.Ю. Морозова относительно «безвиновной ответственности» перевозчика представляется нам правомерной, с учетом того, что «... в ГК РФ и в большинстве транспортных законов отсутствие вины перевозчика в качестве основания освобождения от ответственности не названо»²¹⁸.

Дискуссионным вопросом является и определение перечня обязанностей, за неисполнение или ненадлежащее исполнение которых наступает ответственность сторон. Некоторые авторы необоснованно, на наш взгляд, включают в этот перечень обязанности, связанные с организацией перевозки. Полагаем, что в данном случае следует согласиться с В.В. Витрянским, который относит к таким обязанностям только непосредственно составляющие содержание договора перевозки груза (своевременная доставка груза в пункт назначения, обеспечение сохранности, выдача грузополучателю, внесение провозной платы). Подача транспортных средств под погрузку, как указывалось ранее, представляет собой самостоятельный вид обязательств. Таким образом, как справедливо резюмирует В.В. Витрянский: «Неисполнение или ненадлежащее исполнение указанных обязанностей представляет собой нарушение условий договора перевозки груза, которое влечет применение ответственности»²¹⁹. В этой связи обоснованной представляется позиция автора, согласно которой круг нарушений обязательств, вытекающих из договора перевозки, а также меры ответственности за указанные нарушения ограничивается рамками договора

²¹⁷ Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие. С. 108

²¹⁸ Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй. Том 2 [Электронный ресурс] / Н. В. Бандурина, А. В. Дёмкина, Л. Г. Ефимова [и др.]; под ред. П. В. Крашенинников. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2011. — 422 с. — 978-5-8354-0781-1. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/28971.html>. С. 195

²¹⁹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 471

перевозки, транспортными кодексами и уставами, главой 40 ГК РФ, регулирующей правоотношения, возникающие при осуществлении перевозочного процесса.

3.2. Ответственность перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя

Ответственность перевозчика за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, наступает при нарушении сроков доставки груза и необеспечении его сохранности.

Необходимость соблюдения определенных сроков доставки предусмотрена статьей 792 ГК РФ, однако меры ответственности закреплены в транспортном законодательстве.

На железнодорожном транспорте, согласно статье 97 УЖТ РФ, 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 обстоятельств²²⁰. К указанным обстоятельствам относятся обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокады, эпидемии, а также иные обстоятельства, независимые от перевозчиков и владельцев инфраструктур. Как подчеркивает С.Ю. Морозов,

²²⁰ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 24.12.2002 // СПС «Консультант плюс».

статья 97 УЖТ РФ не содержит упоминания о необходимости для перевозчика предпринимать действия, направленные на предотвращение негативных обстоятельств с целью освобождения от ответственности. При этом пеня, уплачиваемая перевозчиком, имеет характер исключительной неустойки²²¹. Кроме того, нельзя не согласиться с В.В. Витрянским, по мнению которого нормы данной статьи «...корреспондируют п.3 ст.401 ГК РФ, поскольку предусматривают дополнительные (к обстоятельствам, связанным с действием непреодолимой силы) основания, освобождающие должника от ответственности за нарушение обязательства, связанного с осуществление предпринимательской деятельности»²²².

На внутреннем водном транспорте, в соответствии со статьей 116 КВВТ РФ, за несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта перевозчик или буксировщик уплачивают по требованию грузополучателя или получателя буксируемого объекта пени в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если они не докажут, что несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик или буксировщик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело²²³. Следует отметить, что вина перевозчика в данной статье «презюмируется», а его бездействие является противоправным. В этом заключается различие с нормой статьи 97 УЖТ РФ, согласно которой перевозчик вправе «...не предпринимать мер по предотвращению негативных обстоятельств, полагаясь целиком на закон»²²⁴. Перечень оснований,

²²¹ Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие. С. 110

²²² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 475

²²³ Кодекс внутреннего водного транспорта от 07.03.2001 №24-ФЗ (ред. от 02.08.2019): принят ГД РФ 07.02.2001 // СПС «Консультант плюс».

²²⁴ Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие. С. 110

освобождающих перевозчика от ответственности и закрепленный в статье 118 КВВТ РФ, В.В. Витрянский справедливо называет «универсальным»²²⁵.

На воздушном транспорте, согласно статье 120 ВЗК РФ, за просрочку доставки груза в пункт назначения перевозчик обязан уплатить 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 перевозчика²²⁶.

Что касается автомобильного транспорта, то ответственность перевозчика за нарушение срока доставки груза предусмотрена в части 11 статьи 34 УАТ РФ, согласно которой перевозчик уплачивает грузополучателю штраф за просрочку доставки груза в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором перевозки груза²²⁷. При этом необходимо учесть, что общая сумма штрафа не может превышать размер его провозной платы. Порядок исчисления просрочки доставки груза заключается в следующем: просрочка исчисляется с двадцати четырех часов суток, когда должен быть доставлен груз, однако в договоре перевозки груза может быть определен другой порядок. Отметка в транспортной накладной о времени прибытия транспортного средства в пункт выгрузки представляет собой основание для начисления штрафа, в случае нарушения срока доставки.

²²⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 476

²²⁶ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018): принят ГД РФ 19.02.1997 // СПС «Консультант плюс».

²²⁷ Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 №259-ФЗ: принят ГД РФ 18.10.2007 // СПС «Консультант плюс».

На морском транспорте, в соответствии с пунктом 2 статьи 166 КТМ РФ, перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, который определен соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения - в разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств²²⁸. Следует отметить, что ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза, согласно пункту 2 статьи 170 КТМ РФ, не должна превышать размер фрахта, который подлежит уплате в соответствии с договором морской перевозки груза. Особенность статьи 166 КТМ РФ заключается в том, что в ней установлены единые основания освобождения перевозчика от ответственности за утрату или повреждение груза, принятого для перевозки, а также за просрочку его доставки, при этом срок наступления такой ответственности исчисляется с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Ответственность перевозчика за несохранность принятого к перевозке груза закреплена в пункте 1 статьи 796 ГК РФ, согласно которому 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 зависело²²⁹. В.В. Витрянский относит данное положение к общим правилам относительно ответственности любых видов перевозки грузов независимо от вида транспорта. При этом важной особенностью норм статьи 796 ГК РФ автор признает отсутствие

²²⁸ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп. вступ. в силу с 31.01.2019): принят ГД РФ 31.03.1999 // СПС «Консультант плюс».

²²⁹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ (ред. от 29.07.2018, с изм. от 03.07.2019) (с изм. и доп. вступ. в силу с 30.12.2018): принят ГД РФ 22.12.1995 // СПС «Консультант плюс».

отсылок к транспортному законодательству, благодаря чему ответственность перевозчика за несохранность груза не может регулироваться каким-либо иным образом²³⁰. В качестве базового принципа указанной ответственности, по мнению В.В. Витрянского, действует принцип ответственности без учета вины. Данное мнение разделяет и В.Н. Гречуха, который полагает, что перевозчик несет ответственность без вины в соответствии с предпринимательским риском, поскольку положения статьи 796 ГК ФР ориентированы на общую норму пункта 3 статьи 401 ГК РФ²³¹. Однако, ряд исследователей, в частности, В.А. Егизаров придерживаются противоположной точки зрения, настаивая на виновной ответственности перевозчика²³². Тем не менее, полагаем, что обоснованность принципа, сформулированного В.В. Витрянским, убедительно подтверждается включением в транспортные уставы и кодексы перечней обстоятельств, при наличии которых перевозчик автоматически освобождается от ответственности и необходимости представлять доказательства своей невиновности в несохранности груза²³³. Как справедливо полагает автор: «...включение соответствующих положений в транспортные уставы и кодексы было бы невозможным, если бы законодатель исходил из принципа вины перевозчика за несохранность перевозимого груза». О правильности данных выводов свидетельствует и судебно-арбитражная практика, поскольку к грузоотправителям и грузополучателям не предъявляются требования доказывать причинную связь между несохранностью груза (утратой, порчей, повреждением) и неправомерными действиями перевозчика²³⁴.

²³⁰ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 477-478

²³¹ См.: Транспортное право России: учебник для академического бакалавриата / В.Н. Гречуха. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2012. - 484 с. - Серия: Бакалавр. Академический курс. С. 150

²³² Егизаров В.А. Указ. соч. С. 59

²³³ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 477-478

²³⁴ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 479

На железнодорожном транспорте, в соответствии со статьей 95 УЖТ РФ, срок наступления ответственности перевозчика за несохранность груза исчисляется со времени принятия его для перевозки и хранения и до выдачи грузополучателю. Перевозчик может быть освобожден от ответственности, если докажет, что неблагоприятные для груза последствия (утрата, повреждение, недостача) вызваны обстоятельствами, которые не могли быть им предотвращены и или устранены по причинам, которые не зависели от перевозчика. К таким причинам данная статья относит причины, зависящие от грузоотправителя или грузополучателя, особые естественные свойства перевозимого груза, а также недостатки тары или упаковки, которые невозможно было заметить при наружном осмотре груза, либо обусловленные применением тары или упаковки, которые не соответствуют свойствам груза или существующим стандартам (при условии, что тара и упаковка в пути не были повреждены). Еще одно причиной является повышенная влажность принятого для перевозки груза, которая превышает установленные нормы. При этом следует согласиться с В.В. Витрянским, по мнению которого данный перечень не является закрытым, а носит «примерный и относительный характер»²³⁵.

На водном транспорте, согласно пункту 1 статье 117 КВВТ РФ, сроки наступления ответственности перевозчика за несохранность груза также исчисляются с момента принятия груза для перевозки и до момента выдачи грузополучателю, если перевозчик не докажет, что неблагоприятные для груза последствия вызваны обстоятельствами, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Однако перечень таких обстоятельств не конкретизирован, в отличие от статьи 95 УЖТ РФ.

При осуществлении воздушных перевозок, в соответствии с пунктом 1 статьи 118 ВЗК РФ, перевозчик несет ответственность за неблагоприятные для

²³⁵ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 482

груза последствия (утрата, недостача, повреждение) с момента его принятия для перевозки и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что им принимались все необходимые меры, направленные на предотвращение причинения вреда или указанные меры невозможно было принять. Пункт 3 данной статьи определяет, что перевозчик также несет ответственность и в том случае, если не докажет, что неблагоприятные для груза последствия не являются результатом умышленных действий или бездействия перевозчика либо произошли не во время осуществления перевозки. Следует отметить, что правила данной статьи подвергнуты справедливой критике в юридической литературе. В частности, В.В. Витрянский полагает, что первое правило, изложенное в пункте 1, ужесточает ответственность перевозчика вопреки нормам ГК РФ, поскольку не содержат «привязки» к определенному критерию, в качестве которых могли бы выступать определенная степень осмотрительности, обычаи делового оборота и т.д., а следовательно, в любой ситуации может быть сделан вывод о непринятии перевозчиком всех необходимых мер.²³⁶ Аналогичной является и позиция С.Ю. Морозова, по мнению которого перевозчик поставлен «в заведомо невыгодное положение», которое обусловлено тем, что грузоотправителю или грузополучателю будет нетрудно доказать, что все необходимые меры со стороны перевозчика не принимались²³⁷. Второе правило статьи 118 ВЗК РФ, как обоснованно отмечает В.В. Витрянский, «...не может не вызывать недоумения» и также противоречит ГК РФ.²³⁸ Автор убедительно мотивирует данный вывод: «В самом деле, если перевозчик и докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза не явились результатом совершенных им умышленных действий (бездействия) данное обстоятельство само по себе никак не может служить

²³⁶ См: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 482-483

²³⁷ См.: Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие. С. 114

²³⁸ См: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 483

основанием освобождения его от ответственности за несохранность перевозимого груза при том условии, что от него требуется принятие всех необходимых мер для обеспечения его сохранности»²³⁹. Таким образом, как полагает В.В. Витрянский, правила статьи 118 ВЗК РФ отступают от норм, содержащихся в пункте 1 статьи 796 ГК РФ, что является незаконным и неоправданным. Мнение В.В. Витрянского разделяет и В.Н. Гречуха, полагающий, что необходимые меры по предотвращению вреда имеют оценочный характер, что на практике открывает путь к различному толкованию его сторонами договора перевозки²⁴⁰.

В КТМ РФ С.Ю. Морозов также отмечает отступление от норм ГК РФ²⁴¹. Так, статья 166 КТМ РФ определяет перечень оснований, при которых перевозчик несет ответственность за несохранность груза, срок наступления которой исчисляется с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи. Данный перечень не является закрытым и включает в себя обстоятельства непреодолимой силы, опасности и случайности на море и в других судоходных водах и др., при этом, КТМ РФ «...отражает принцип ответственности, основанный на вине».²⁴² В.Н. Гречуха указывает на несоответствие статьи 168 КТМ РФ, возлагающей бремя доказывания вины перевозчика за утрату или повреждение груза на грузополучателя, пункту 2 статьи 401 ГК РФ, в соответствии с которым отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство и пункту 1 статьи 796 ГК РФ, согласно которому 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

²³⁹ Там же. С. 483

²⁴⁰ См.: Транспортное право России: учебник для академического бакалавриата / В.Н. Гречуха. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2012. - 484 с. - Серия: Бакалавр. Академический курс. С. 150

²⁴¹ Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие. С. 114

²⁴² Там же. С. 115

(порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Отметим, что вышесказанное относится и к статье 118 УЖТ РФ, возлагающей бремя доказывания вины перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза на предъявителя претензии²⁴³.

Особым основанием освобождения перевозчика от ответственности в договоре морской перевозки груза признается навигационная ошибка.²⁴⁴ Под навигационной ошибкой, согласно статье 167 КТМ РФ, понимается действие или бездействие в судовождении или управлении судном капитана, других членов команды или лоцмана. Однако указанное основание не действует в отношении груза, перевозимого в каботаже. Следует отметить, что вопрос об ответственности перевозчика в случае навигационной ошибки, является достаточно дискуссионным. Т.Т. Кумалагова, к примеру, полагает необходимым ввести в российское законодательство нормы, закрепляющие ответственность перевозчика за допущенную им навигационную ошибку, если она явилась результатом грубой ошибки или умысла²⁴⁵. Отрицательно о навигационных ошибках высказывается Г.Г. Иванов: «Технический прогресс, достигнутый во всех отраслях промышленности, современные средства связи делают беспочвенными ссылки судовладельца на особые риски, связанные с мореплаванием. На такие же условия могли бы ссылаться и владельцы других видов транспорта, особенно воздушного, однако, ни один перевозчик, кроме морского, не освобождается от ответственности за ущерб, причиненный в результате навигационной ошибки»²⁴⁶. Полагаем данную точку зрения

²⁴³ См.: Транспортное право России: учебник для академического бакалавриата. С. 151

²⁴⁴ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 484

²⁴⁵ Кумалагова Т.Т. Навигационная ошибка как основание освобождения перевозчика от ответственности за недостачу и порчу груза / Т.Т. Кумалагова // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал, 2011. №1, С. 117

²⁴⁶ Цит. по: Иванов Г.Г. Навигационная ошибка не имеет будущего // Морской флот. Вып. 3 (77) 1977. С. 34

обоснованной, поскольку в современных условиях риски, обусловленные навигационными ошибками, утратили свою значимость.

Порядок определения ответственности перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевозки груза установлен в транспортных кодексах. При морских перевозках, в соответствии с пунктом 1 статьи 169 КТМ РФ, в случае утраты груза –компенсируется его стоимость; в случае повреждения груза- подлежит выплате сумма, на которую понизилась его стоимость; если утрачен груз с объявленной стоимостью- перевозчик несет ответственность в размере объявленной стоимости груза. Аналогичный порядок закреплен в статье 119 КВВТ РФ. На воздушном транспорте порядок определения ответственности перевозчика за несохранность груза отличается некоторой спецификой: если перевозился груз без объявленной ценности предельный размер ответственности не должен превышать 600 рублей за килограмм груза. Специфика определения размера ответственности перевозчика на автомобильном транспорте заключается в том, что перевозчик обязан компенсировать долю объявленной стоимости груза, которая соответствует доле недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, если перевозился груз с объявленной ценностью, либо объявленную стоимость в случае утраты или невозможности восстановления груза, сданного для перевозки с объявленной ценностью.

Ответственность грузоотправителей за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, как указывает В.В. Витрянский, наступает в случаях неправильного указания в транспортной накладной наименования груза или его особых свойств, отправления запрещенного к перевозке груза, просрочку внесения провозной платы или других причитающихся перевозчику платежей²⁴⁷.

²⁴⁷ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 491

При перевозках железнодорожным транспортом, в соответствии со статьей 98 УЖТ РФ, за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика²⁴⁸.

На внутреннем водном транспорте предусмотрена ответственность грузоотправителя за аналогичные нарушения, согласно пункту 1 статьи 120 КВВТ РФ: За неправильное указание в транспортной накладной наименования груза, особых отметок и необходимых при перевозке груза мер предосторожности, за предъявление запрещенного для перевозки груза или за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя взыскивается штраф в размере пятикратной платы за перевозку такого груза на все расстояние его перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика²⁴⁹.

На воздушном транспорте, согласно статье 121 ВЗК РФ, грузоотправитель несет ответственность за вред, обусловленный неправильностью или неполнотой предоставленных им сведений, однако меры ответственности, в отличие от УЖТ РФ и КВВТ РФ не конкретизированы законодателем. То же самое можно отметить и в отношении статьи 176 КТМ РФ, которая содержит в себе еще меньше конкретики и лишь предусматривает ответственность отправителя и фрахтователя за причиненные перевозчику убытки, в случае,

²⁴⁸ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 24.12.2002 // СПС «Консультант плюс».

²⁴⁹ Кодекс внутреннего водного транспорта от 07.03.2001 №24-ФЗ (ред. от 02.08.2019): принят ГД РФ 07.02.2001 // СПС «Консультант плюс».

если они не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействия которых они отвечают.

На автомобильном транспорте мера ответственности грузоотправителя, согласно статье 35 УАТ также имеет характер штрафной неустойки. Неустойка в размере двадцати процентов провозной платы взыскивается в случаях, если в транспортной накладной не были указаны особые отметки или меры предосторожности, которые необходимо соблюдать при перевозке груза, а также, если искажены сведения о свойствах груза, включая его массу, габариты, состояние и степень опасности (пункт 3 статьи 35 УАТ РФ). Кроме того, в соответствии с пунктом 1 статьи 35 УАТ РФ грузоотправитель несет аналогичную ответственность за непредъявление груза для перевозки.

Ответственность грузоотправителя за несвоевременное внесение провозной платы и других причитающихся платежей установлена только в УЖТ РФ и КВВТ РФ. Так, пункт 3 статьи 120 КВВТ РФ предусматривает, что с грузоотправителя в пользу перевозчика взыскиваются пени за несвоевременную оплату перевозки груза. Применение указанной меры ответственности должно осуществляться в соответствии с гражданским законодательством (статья 395 ГК РФ). Кроме того, как справедливо полагает В.В. Витрянский, при этом важно учитывать реальный характер договора перевозки груза: до принятия перевозчиком груза к перевозке, исполнение обязанности грузоотправителем по внесению провозной платы и иных причитающихся платежей не может считаться просроченным²⁵⁰.

Согласно статье 30 УЖТ РФ, меры ответственности при несвоевременных расчетах могут применяться как в отношении грузоотправителя, так и в отношении грузополучателя. Перевозчик в данном случае вправе потребовать уплаты процентов на сумму просроченного платежа, в соответствии со статьей 395 ГК РФ. Кроме того, вагоны и контейнеры находятся на ответственном

²⁵⁰ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 493

простое грузополучателя до момента внесения причитающихся платежей и с него взимается плата за пользование ими.

На железнодорожном, автомобильном и внутреннем водном транспорте предусмотрены и другие меры ответственности к грузоотправителю и грузополучателю. К таким мерам относятся штрафы за использование транспортных средств (вагонов и контейнеров) без согласия их владельцев либо задержку вагонов и контейнеров, принадлежащих перевозчику, под погрузкой и выгрузкой (статья 99 УЖТ РФ), задержку (простой) транспортных средств поданных под погрузку, выгрузку (статья 35 УАТ РФ), возмещение причиненных убытков за сверхнормативный простой судна (статья 120 КВВТ РФ).

3.3. Претензии и иски по договору перевозки груза

Претензионно-исковой порядок по требованиям, вытекающим из договора перевозки груза, регламентирован в статье 797 ГК РФ. Согласно части 1 данной статьи, предъявление претензии к перевозчику является обязательным. Претензия направляется в порядке, который предусмотрен транспортными кодексами и уставами. Часть 2 статьи 797 ГК РФ наделяет грузоотправителя или грузополучателя правом на предъявление иска к перевозчику в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок. Часть третья статьи 797 ГК РФ устанавливает срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора перевозки груза, в один год с момента, определяемого транспортными уставами и кодексами.

В отношении претензионного порядка, закрепленного в транспортных кодексах и уставах, В.В. Витрянский обоснованно резюмирует следующее: 1) претензия должна быть предъявлена лицом, которое обладает правом на ее предъявление; 2) адресатом претензии должна являться транспортная организация, уполномоченная ее рассматривать в соответствии с

действующим законодательством; 3) в претензии должны содержаться все необходимые сведения, включая расчет суммы требований, которые делают возможным рассмотрение претензии по существу; 4) к претензии должны быть приложены документы, которые могут являться доказательством предъявленных требований, согласно транспортным кодексам и уставам²⁵¹.

При перевозках грузов железнодорожным транспортом претензионный порядок регулируется статьей 120 УЖТ РФ и «Правилами предъявления и рассмотрения претензий при перевозке грузов, порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, железнодорожным транспортом», утвержденными Приказом Минтранса России от 31.03.2016 №84. Правом на предъявление претензии к перевозчику наделяются грузоотправитель и грузополучатель, а в определенных случаях также владельцы вагонов или контейнеров, владельцы железнодорожного пути необщего пользования. К обязательным сведениям, которые должны содержаться в претензии, относятся наименование заявителя претензии, местонахождение юридического лица (данные документа, удостоверяющего личность и адрес- для физического лица), банковские реквизиты, основание для предъявления претензии, сумма претензии, перечень прилагаемых документов (квитанция о приеме груза, в случае его утраты, накладная и коммерческий акт в случае недостачи либо повреждения (порчи) груза и т.д.). Срок для предъявления претензий к перевозчикам согласно статье 123 УЖТ РФ, составляет шесть месяцев. Порядок исчисления претензионного срока определяется в зависимости от характера нарушения обязательств, вытекающих из договора перевозки груза: в отношении возмещения за недостачу или повреждение (порчу) груза- со дня выдачи груза, возмещения за утрату груза по истечении тридцати дней со дня окончания срока его доставки, просрочки доставки груза – со дня его выдачи и т.д. Кроме того, пункт 2 статьи 123 УЖТ РФ предоставляет перевозчику

²⁵¹ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 496

права принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если причины пропуска срока будут признаны им уважительными.

При перевозках грузов внутренним водным транспортом претензионный порядок регулируется статьями 161-163 КВВТ РФ. В данном кодексе установлены дифференцированные сроки для предъявления претензий, которые соответствуют срокам исковой давности. Эти сроки исчисляются следующим образом: в отношении ущерба за утрату груза- по истечении тридцати дней со дня окончания срока доставки груза, возмещения ущерба за недостачу, повреждение (порчу) груза, несоблюдение срока его доставки – со дня выдачи груза. Правом на предъявление претензий и исков к перевозчику согласно статье 162 КВВТ РФ обладают грузоотправители и грузополучатели.

При перевозках грузов автомобильным транспортом претензионный порядок регулируется статьями 39-40 УАТ РФ, а также правилами перевозок грузов. Правом на предъявление претензий к перевозчику в связи с нарушением обязательств по договору перевозки груза обладают лица, заключившие указанный договор, грузополучатели, а также страховщики, которые выплатили страховое возмещение (пункт 3 статьи 39 УАТ РФ). Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора перевозки груза, составляет один год (пункт 1 статьи 42 УАТ РФ). Указанный срок исчисляется со дня наступления события, которое явилось основанием для предъявления претензии или иска: возмещения ущерба, причиненного недостачей, повреждением (порчей) багажа, груза, со дня выдачи багажа, груза; возмещения ущерба, причиненного утратой багажа, со дня признания багажа утраченным; возмещения ущерба, причиненного утратой груза, со дня признания груза утраченным; просрочки доставки багажа, груза со дня выдачи багажа, груза.

На воздушном транспорте претензионному порядку посвящены статьи 124-127.1 ВЗК РФ. Аналогично статье 123 УЖТ РФ, в статье 126 ВЗК РФ

установлен шестимесячный срок для предъявления претензии, который исчисляется таким образом: о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза, просрочки его доставки- со дня, который следует за днем выдачи груза, о возмещении вреда в случае утраты груза- через десять дней по истечении срока доставки; о возмещении вреда во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии. В отличие от УЖТ РФ и КВВТ РФ, правом на предъявление претензий, а также исков к перевозчику наделены только грузополучатели. В то же время, аналогично УЖТ РФ, статья 126 ВЗК РФ предоставляет перевозчику право принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если причины пропуска срока будут признаны им уважительными.

Однако, как справедливо отмечает В.В. Витрянский, ни один из рассмотренных транспортных кодексов не предусматривает возможности передачи другому лицу права на предъявление претензии²⁵².

Специфичным является претензионный порядок, установленный в КТМ РФ. Предъявление претензии к перевозчику, в соответствии с пунктом 1 статьи 403 КТМ РФ, является обязательным только в связи с перевозкой груза в каботаже. Согласно пункту 2 указанной статьи, претензия должна предъявляться к перевозчику, осуществлявшему перевозку груза, а в том случае, если перевозка не была осуществлена- к перевозчику, который обязан был ее осуществить, в соответствии с договором морской перевозки груза. Статья 404 КТМ РФ не допускает передачу права на предъявление претензий и исков другим организациям и гражданам, за исключением случаев, когда такое право переходит от отправителя к получателю, либо наоборот, а также, если передается отправителем или получателем экспедитору или страховщику. Передача права должна удостоверяться путем совершения

²⁵² См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 499

переуступочной надписи на коносаменте или ином перевозочном документе (пункт 2 статьи 404 КТМ РФ). Согласно статье 406 КТМ РФ, претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение срока исковой давности. В статье 408 КТМ РФ установлен годичный срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, который исчисляется по требованиям: возмещения ущерба за утрату груза- по истечении тридцати дней со дня, в который груз должен быть выдан, при перевозке в смешанном сообщении- по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки; возмещения ущерба за повреждение груза, просрочки его доставки и возврата перебора или взыскания недобора провозных платежей- со дня выдачи груза и, если груз не был выдан, - со дня, в который он должен быть выдан; возмещения убытков за неподачу судна или подачу его с опозданием, платы за простой судна и досрочную погрузку или выгрузку груза - со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка груза; ко всем остальным случаям- со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.

В отношении судебных споров, связанных с договором перевозки, законодателем установлена исключительная подсудность. В соответствии с частью 3 статьи 38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, пассажиров и их багажа, в том числе в случае, если перевозчик является одним из ответчиков, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.²⁵³ Аналогичное правило закреплено в части 3 статьи 30 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации: «Иски к перевозчикам, вытекающие из договоров перевозки, предъявляются в суд по

²⁵³ Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 25.12.2018): принят ГД РФ 14.06.2002 // СПС «Консультант-плюс».

месту нахождения перевозчика, к которому в установленном порядке была предъявлена претензия».²⁵⁴

Руководящее значение при рассмотрении судами споров имеет «Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции», утвержденный Президиумом Верховного суда РФ 20.12.2017.²⁵⁵ В данном Обзоре содержатся обобщающие выводы и определены правовые позиции в отношении ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза и ответственности грузоотправителя за искажение сведений о массе груза в транспортной накладной:

1. Перевозчик отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза независимо от наличия либо отсутствия вины и несет ответственность за случай, если иное не предусмотрено законом.

В качестве примера можно привести решения судов по спорам, в которых на перевозчика возлагается обязанность возместить грузоотправителю убытки в результате повреждения груза в дорожно-транспортном происшествии, при пожаре, либо похищении третьим лицом.

2. Перевозчик не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, произошедшие ввиду ненадлежащей упаковки груза грузоотправителем, за исключением случаев, когда перевозчик принял на себя обязанность упаковать груз.

В данном случае суды руководствуются общим правилом, согласно которому риск ненадлежащей упаковки груза лежит на грузоотправителе, если договором обязанность упаковать груз не была возложена на перевозчика.

²⁵⁴ Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] от 14.11.2002 №138-ФЗ (ред. от 27.12.2018): принят ГД РФ 23.10.2002 // СПС «Консультант-плюс».

²⁵⁵ Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) [Электронный ресурс]: URL: // <http://legalacts.ru/sud/obzor-sudebnoi-praktiki-po-sporam-sviazannym-s-dogovorami-perevozki-gruza-i-transportnoi-ekspeditsii/> (дата обращения: 16.03.2019).

3. 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.

4. При установлении факта утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза по обстоятельствам, за которые отвечает перевозчик, суд не может освободить его от обязанности возместить грузоотправителю реальный ущерб лишь по тому основанию, что его размер невозможно достоверно установить.

В данном случае к отношениям сторон из обязательств по перевозке груза применяется пункт 5 статьи 393 ГК РФ, согласно которому суд не может отказать в удовлетворении требования кредитора о возмещении убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства, только на том основании, что размер убытков не может быть установлен с разумной степенью достоверности.

5. При разном способе определения грузоотправителем и перевозчиком массы груза, в том числе перевозимого навалом или насыпью, грузоотправитель несет ответственность за искажения сведений о массе груза в случае, когда указание такой массы груза грузоотправителем, с учетом допустимых погрешностей, привело либо к занижению размера стоимости перевозки груза (статья 98 Устава железнодорожного транспорта), либо к превышению грузоподъемности вагона, контейнера (статья 102 Устава железнодорожного транспорта).

6. Масса груза считается правильной, если разница между массой груза, определенной грузоотправителем на станции отправления, и массой, установленной перевозчиком при соответствующей проверке, не превышает значения допустимой погрешности. Величина погрешности устанавливается исходя из сложившихся обычаев, свойств груза, а также обстоятельств конкретной перевозки и подлежит доказыванию сторонами по общим правилам, предусмотренным процессуальным законодательством.

7. Штрафы, предусмотренные Уставом железнодорожного транспорта за искажение сведений о массе груза в транспортной накладной, могут быть снижены судом на основании положений статьи 333 ГК РФ при доказанности соответствующих обстоятельств.

При рассмотрении споров, вытекающих из договора перевозки груза, суды также руководствуются постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.06.2018 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции». Не утратило свое значение и постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда от 06.10.2005 №30 «О некоторых вопросах применения практики Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Основную массу дел, вытекающих из договора перевозки груза, рассматривают арбитражные суды, поскольку в качестве сторон выступают, как правило, коммерческие организации. К примеру, Арбитражным судом Амурской области за период с января 2015 года по январь 2018 года рассмотрено 225 дел данной категории, в том числе связанных с международными перевозками.²⁵⁶ Основную проблему представляет рассмотрение споров, связанных с ответственностью перевозчика. В значительном количестве дел предметом спора также являлось взыскание образовавшейся задолженности по договорам, заключенным в сфере автомобильного и железнодорожного транспорта. Кроме того, за указанный период Арбитражным судом Амурской области рассмотрены судебные споры, возникшие по причине занижения грузоотправителем массы перевозимого груза при железнодорожных перевозках. Следует отметить, что стороной в таких спорах, как правило, выступает ОАО «РЖД».

²⁵⁶ Обобщение судебной практики Арбитражного суда Амурской области по вопросам, возникающим при применении положений транспортных кодексов и транспортных уставов о договорах перевозки грузов, пассажиров и багажа, а также положений глав 40, 41 ГК РФ [Электронный ресурс]: URL: <http://amuras.arbitr.ru/node/15060> (дата обращения: 16.03.2019).

Вопросы определения подсудности, которая, согласно процессуальным нормам, является исключительной, тем не менее вызывают определенные трудности в арбитражной практике. В частности, Арбитражным судом Нижегородской области с нарушением правил подсудности был принят иск к индивидуальному предпринимателю о взыскании материального ущерба, причиненного в результате утраты груза. Решением суда иск удовлетворен. Апелляционным судом по жалобе ответчика решение суда первой инстанции отменено. Дело направлено на рассмотрение в Арбитражный суд Тверской области, по месту нахождения ответчика.²⁵⁷

В арбитражной практике довольно часто встречаются споры, вытекающие из договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Как уже указывалось на примере Арбитражного суда Амурской области, стороной в таких спорах в большинстве случаев является субъект естественной монополии в сфере железнодорожных перевозок - ОАО «РЖД». Выступая в качестве истца, ОАО «РЖД» взыскивает с грузоотправителей провозную плату, штрафные санкции и т.д. Грузоотправители также предъявляют иски к ОАО «РЖД», как правило, связанные с ответственностью перевозчика. Однако при рассмотрении подобных споров суды учитывают соблюдение со стороны истца обязательного претензионного порядка урегулирования спора. В частности, Арбитражным судом Нижегородской области удовлетворен иск общества с ограниченной ответственностью к ОАО «РЖД» в лице филиала Горьковской железной дороги о возмещении стоимости поврежденного груза (дело №А4320060/2006-15-312). Однако, Постановлением Первого арбитражного апелляционного суда решение суда отменено, иск оставлен без рассмотрения в соответствии с пунктом 2 статьи 148 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

²⁵⁷ Обзор судебной практики Арбитражного суда Нижегородской области о порядке применения законодательства о договорах перевозки грузов и транспортной экспедиции 2016 г. [Электронный ресурс]: URL: <http://nnov.arbitr.ru/node/8486> (дата обращения: 17.03.2019).

Федерации, в связи с тем, что истцом не был соблюден претензионный порядок, предусмотренный статьей 122 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, Правилами предъявления и рассмотрения претензий, при перевозке грузов, порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 31.03.2016 №84, приказом ОАО "Российские железные дороги" от 06.06.2005 N 84.²⁵⁸

В завершение третьей главы настоящего исследования можно сделать следующие выводы:

1) Ответственность за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, регулируют нормы гражданского и транспортного законодательства. Общие положения об ответственности сформулированы в статье 793 ГК РФ.

Законодательный подход к определению ответственности в транспортных уставах и кодексах противоречив и не отличается единообразием. Статьи 114 УЖТ РФ и статьи 122 КВВТ РФ не соответствуют в полной мере положениям части 2 статьи 793 ГК РФ, поскольку распространяют свое действие в отношении расширенного перечня соглашений об ограничении ответственности, который включает в себя ответственность грузоотправителей, грузополучателей, буксировщиков и т.д. Кроме того, статья 114 УЖТ РФ содержит термин «иные нормативные правовые акты Российской Федерации», однако ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов, в соответствии со статьей 793 ГК РФ, устанавливается только федеральным законодательством. Поэтому полагаем

²⁵⁸ Обзор судебной практики Арбитражного суда Нижегородской области по спорам, связанным с осуществлением деятельности железнодорожным транспортом. [Электронный ресурс]: URL: <http://http://nnov.arbitr.ru/node/53> (дата обращения: 17.03.2019).

целесообразным изложить статьи 114 УЖТ РФ и статью 122 КВТ РФ в следующей редакции:

«Статья 114. Любые соглашения перевозчика с грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями) или пассажирами, имеющие целью ограничить либо устранить ответственность, возложенную на перевозчика, считаются недействительными, если иное не предусмотрено настоящим Уставом, а любые отметки об этом в перевозочных документах, не предусмотренные настоящим Уставом, не имеют силы»;

«Статья 122. Ничтожность соглашений.

Соглашения перевозчиков с грузоотправителями, грузополучателями или буксировщиками с отправителями буксируемых объектов, получателями буксируемых объектов, имеющие целью ограничение установленной настоящим Кодексом для перевозчиков ответственности и освобождение от нее, считаются ничтожными».

2. Ответственность сторон в договоре перевозки грузов имеет ограниченный характер, который основывается на положении пункта 1 статьи 400 ГК РФ, который предусматривает ограничение права на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность). Принцип ограниченной ответственности распространяет свое действие на все нарушения условий перевозки. Нормы гражданского и транспортного законодательства, за некоторыми исключениями, (к примеру, статья 166 КТМ РФ), предусматривают «безвиновную» ответственность перевозчика, основанную на предпринимательском риске.

3. К обязательствам, за неисполнение или ненадлежащее исполнение которых наступает ответственность, относятся обязательства, непосредственно составляющие содержание договора перевозки грузов.

4. Нормы статьи 176 КТМ РФ и статьи 121 ВЗК РФ полагаем необходимым дополнить указанием конкретных нарушений со стороны грузоотправителя и применяемых к нему мер ответственности, аналогично

другим транспортным кодексам. В существенной переработке нуждаются нормы статьи 118 ВЗК РФ, ухудшающие, вопреки статье 796 ГК РФ, положение перевозчика.

5. Нормы статьи 168 КТМ РФ и статьи 118 УЖТ РФ необходимо привести в соответствие пункту 2 статьи 401 ГК РФ и пункту 1 статьи 796 ГК РФ.

6. Судебные споры, вытекающие из договора перевозки груза, представляют собой достаточно распространенное явление в арбитражной практике.

Предметом спора, как правило, становятся требования, связанные с ответственностью перевозчика; взысканием с грузоотправителя провозной платы и штрафных санкций за искажение сведений о массе груза; взыскание с перевозчика ущерба в порядке суброгации и т.д. В большинстве споров, вытекающих из договора железнодорожной перевозки груза, в качестве стороны выступает субъект естественной монополии- ОАО «РЖД».

При рассмотрении данных споров суды применяют не только нормы гражданского законодательства, но также нормы транспортных кодексов и уставов, а также международных конвенций и соглашений (если спор вытекает из договора международной перевозки груза). При этом судами всегда должна учитываться исключительная подсудность, установленная процессуальными нормами и независящая от воли сторон, а также соблюдение истцом обязательного претензионного порядка, предусмотренного законодательством.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного комплексного исследования сформулированы теоретические выводы и разработаны предложения по совершенствованию норм гражданского и транспортного законодательства, а также правоприменительной практики.

Договор перевозки грузов рассмотрен автором не только в качестве важнейшего договора, регулирующего правоотношения сторон при осуществлении перевозки, но и в качестве элемента теоретической категории «транспортные договоры», объединяющего в себе договоры, связанные с транспортной деятельностью.

В работе применительно к рассматриваемому договору дана оценка актуальной для современной правовой науки тенденции выделения в отдельную категорию предпринимательских договоров, к разряду которых относят и договор перевозки грузов. Автором, с учетом исторических условий развития российского гражданского права и современного состояния законодательства, сформулирован вывод о гражданско-правовом характере данного договора, независимо от статуса участвующих в нем субъектов.

В настоящем исследовании проанализировано значение понятий, связанных с осуществлением перевозочного процесса- «транспортировка», перевозка», «перемещение», выявлены их сущностные различия. В результате автором сформулировано собственное определение «перевозки», отражающее правовую основу данного понятия: «Перевозка- осуществляемое на основании договора перемещение пассажиров, багажа и грузов в пространстве с использованием транспортных средств». Предложено дополнить часть 1 статьи 784 ГК РФ указанной формулировкой.

Сравнительным методом исследования определены общие юридические черты, свидетельствующие о доминирующей роли немецкой правовой

доктрины в формировании понятия о договоре перевозки грузов в российской системе права, включая правовое положение грузополучателя в договоре. В этой связи следует отметить, что спорность и противоречивость положения грузополучателя в договоре перевозки грузов представляет собой определенную проблему не только для российской, но также и для стран континентальной правовой системы и международного транспортного права. Поэтому автор полагает, что унификация норм международного права, направленная на установление единого статуса грузополучателя в договоре перевозки грузов, в дальнейшем может являться основой для унификации российских транспортных норм.

При рассмотрении структурных элементов данного договора, автором сделан вывод, что деление перевозчиков на виды в зависимости от круга обслуживаемых лиц не свойственно российскому праву. Следует отметить, что в этом состоит одно из отличий от стран континентальной и англосаксонской правовых систем. При анализе национального транспортного законодательства выявлено наличие определения «перевозчик транспортом общего пользования», относящегося к перевозке грузов, в части 2 статьи 66 КВВТ РФ. Автором предложено дополнить указанным определением другие транспортные кодексы и уставы. Кроме того, в работе обосновано внесение изменений в пункт 3 статьи 61 ВЗК РФ, поскольку закрепленное в нем определение «эксплуатант» не содержит указания на обязательное наличие у гражданина статуса индивидуального предпринимателя. Однако, только юридические лица и индивидуальные предприниматели могут обладать сертификатом (свидетельством эксплуатанта), а следовательно, выступать в роли перевозчика.

В работе предложены изменения и в пункт 1 статьи 789 ГК РФ, в котором содержится определение «перевозки общего пользования», однако в качестве лиц, осуществляющих такую перевозку, упоминается только «коммерческая организация». Автором установлено, что данный пункт

противоречит пункту 1 статьи 426 ГК РФ, согласно которой заключение публичного договора осуществляется лицом, осуществляющим предпринимательскую и иную приносящую доход деятельность. Поскольку при перевозке транспортом общего пользования договор перевозки грузов будет являться публичным, то индивидуальные предприниматели вправе участвовать в нем наравне с коммерческими организациями.

В настоящем исследовании подробно проанализированы порядок заключения договора перевозки грузов в зависимости от видов транспорта, комплекс прав и обязанностей участников, а также основания прекращения обязательств по договору. В результате сделан вывод о необходимости урегулировать в транспортном законодательстве порядок задержания выдачи, замены и отзыва коносамента, выданного перевозчиком, а также внести нормы о применении коносамента в КВВТ РФ, поскольку на внутреннем водном транспорте заключение договора перевозки грузов также может удостоверяться коносаментом, выдаваемым перевозчиком. Автором сформулировано определение коносамента, которым можно дополнить главу 40 ГК РФ. Кроме того, обосновано предложение о включении в УАТ РФ норм, регулирующих прекращение обязательств по договору перевозки грузов, в связи с тем, что указанные нормы в данном кодексе отсутствуют, в отличие от других транспортных кодексов и уставов.

В целях унификации гражданского и транспортного законодательства и устранения противоречий в отношении оплаты перевозки, в работе предложены изменения в статью 785 ГК РФ, в которой в настоящее время возможность внесения провозной платы грузополучателем не предусмотрена.

В результате рассмотрения ответственности за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов, сделан вывод, что обязательствами, за неисполнение или ненадлежащее исполнение которых наступает ответственность, относятся только обязательства, которые непосредственно составляют содержание договора. Ответственность

перевозчика признана основанной на предпринимательском риске. Автором обоснована необходимость существенной переработки норм статьи 118 ВЗК РФ, которые ухудшают положение перевозчика, внесение дополнений в нормы статьи 176 КТМ РФ и статьи 121 ВЗК РФ, которые не содержат указаний на конкретные нарушения грузоотправителя.

Полагаем, что настоящее исследование может служить основой для проведения дальнейшей научно-практической работы, направленной на совершенствование нормативно-правовых актов, регулирующих договор перевозки грузов, и развитие теоретических положений.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ, от 30 декабря 2008 № 6-ФКЗ и № 8 – ФКЗ) // СПС «Консультант плюс».

2. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: от 08.11.2007 №259-ФЗ (ред. от 30.10.2018): принят ГД РФ 18.10.2007 // СПС «Консультант плюс».

3. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 24.12.2002 // СПС «Консультант плюс».

4. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] от 14.11.2002 №138-ФЗ (ред. от 27.12.2018): принят ГД РФ 23.10.2002 // СПС «Консультант – плюс».

5. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 25.12.2018): принят ГД РФ 14.06.2002 // СПС «Консультант-плюс».

6. Кодекс внутреннего водного транспорта [Электронный ресурс]: от 07.03.2001 №24-ФЗ (ред. от 29.12.2017): принят ГД РФ 07.02.2001 // СПС «Консультант плюс».

7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 27.12.2018): принят ГД РФ 31.03.1999 // СПС «Консультант- плюс».

8. Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 19.03.1997 №60-ФЗ (ред. от 03.08.2018): принят ГД РФ 19.02.1997 // СПС «Консультант плюс».

9. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая [Электронный ресурс]: от 26.01.1996 №14-ФЗ (ред. от 29.07.2018): принят ГД РФ 22.12.1995 // СПС «Консультант плюс».

10. Федеральный закон от 04.05.2011 №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (ред. от 15.04.2019): принят ГД РФ 22.04.2011 // СПС «Консультант плюс».

11. Федеральный закон от 15.07.1995 №101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации» (ред. от 12.03.2014): принят ГД РФ 16.06.1995 // СПС «Консультант плюс».

12. Распоряжение Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс] от 22.11.2008 №1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» // СПС «Консультант-плюс».

13. Приказ Минтранса России «Об утверждении формы электронной грузовой накладной в гражданской авиации» [Электронный ресурс]: от 10.08.2018 №300) // СПС «Консультант плюс».

14. Приказ Минтранса России «Федеральные авиационные правила: «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил» [Электронный ресурс]: от 13.08.2015 №246 (ред. от 19.11.2018) // СПС «Консультант плюс».

15. Проект Приказа Минтранса России «Об утверждении Правил перевозок грузов на внутреннем водном транспорте» [Электронный ресурс]: СПС «Консультант плюс».

Специальная литература

16. Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. М., 1967.
17. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки / М.К. Александров-Дольник // Советское государство и право. 1954. №4.
18. Бажина М.А. Договоры перевозки грузов и транспортной экспедиции в России и Германии. Сравнительная характеристика: монография / отв. ред. В.С. Белых. – Москва: Проспект, 2017. – 104 с.
19. Белых В.С. Договорное право Англии: сравнительно – правовое исследование: монография. – Москва: Проспект, 2019.- 208 с.
20. Брагинский М.И. Договорное право. Книга первая. Общие положения [Электронный ресурс] / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2011. — 848 с. — 978-5-8354-0749-1. — Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/29312.html>
21. Брагинский М.И. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта [Электронный ресурс] / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2011. — 912 с. — 978-5-8354-0752-1. — Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/29315.html>
22. Выгодянский А.В. Правовое положение грузополучателя по договору воздушной перевозки / А.В. Выгодянский // Актуальные проблемы российского права, 2011. №1.
23. Герасимова, Л. П. Коммерческое право [Электронный ресурс]: учебное пособие / Л. П. Герасимова, Ю. В. Суняев. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Корпорация «Диполь», Ай Пи Эр Медиа, 2013. — 164 с. — 2227-8397. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/16474.html>
24. Горбухов, В. А. Коммерческое право [Электронный ресурс]: учебное пособие / В. А. Горбухов. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Научная

книга, 2012. — 191 с. — 2227-8397. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/8202.html>

25. Гражданское право: в 3 т. / под. ред. А.П. Сергеева. М.: РГ-Пресс, 2009. Т.2.

26. Гражданское и торговое право зарубежных стран [Электронный ресурс]: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / Р. А. Курбанов, Н. Д. Эриашвили, В. Г. Голубцов [и др.]; под ред. С. Н. Бабурина, Р. А. Курбанова. — Электрон. текстовые данные. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. — 383 с. — 978-5-238-02399-1. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/81622.html>

27. Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / В.Н. Гречуха. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство Юрайт, 2015. — 398 с. — Серия Бакалавр и магистр. Академический курс.

28. Гречуха В.Н. Перевозка как гражданско-правовая категория. // Вопросы экономики и права. 2012. №2. С.93-96: URL: <https://ecsocman.hse.ru/text/50439565/>

29. Гречуха В.Н. Понятие транспортных договоров и их классификация / В.Н. Гречуха // Вопросы экономики и права. 2012. №3

30. Егiazаров В.А. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебник / В.А. Егiazаров. — Электрон. текстовые данные. — М.: Юстицинформ, 2011. — 608 с. — 978-5-7205-1041-1. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/13411.html>

31. Зарапина Л.В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки грузов / Л.В. Зарапина // Вестник Московского-финансово-юридического института. 2016. №4.

32. Зарапина Л.В. Формирование транспортного права в России: историко-правовое исследование: монография / Л.В. Зарапина. — М.: Альфа-М, 2018. - 192 с.

33. Иоффе С.С. Обязательственное право. М., 1975.

34. Карнушин В.Е. Секундарные права в гражданском праве Российской Федерации [Электронный ресурс]: общие вопросы теории, секундарные права в Гражданском кодексе РФ / В.Е. Карнушин. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2016. — 256 с. — 978-5-8354-1282-2. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/58283.html>

35. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / под. ред. Т.Е. Абовой и В.В. Ляндреса. М., 1998. С.50; Холопов К.В. Основной закон железных дорог России // Закон. 2000.

36. Котухов, С. А. Комментарий к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ (2-е издание переработанное и дополненное) [Электронный ресурс] / С. А. Котухов, Т. А. Бирюкова, Е. А. Бевзюк ; под ред. С. Ю. Морозов. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2015. — 396 с. — 2227-8397. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/30501.html>

37. Кравченко А.А. Секундарные права в российском гражданском праве. Дис...канд. юрид. наук. Москва, 2015.

38. Кузнецов И.Г. Ограничение ответственности морского перевозчика за утрату или повреждение груза // Известия Южного Федерального университета. Технические науки. 2011. №11. С.123-129 - ISSN 2311-3103: URL: <https://izv-tn.tti.sfedu.ru/?p=10813>

39. Кулаков В. В. Обязательство и осложнения его структуры в гражданском праве [Электронный ресурс] : монография / В. В. Кулаков. — Электрон. текстовые данные. —М.: Российский государственный университет правосудия, 2009. — 187 с. — 978-5-93916-192-3. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/1871.html>

40. Кумалагова Т.Т. Навигационная ошибка как основание освобождения перевозчика от ответственности за недостачу и порчу груза / Т.Т. Кумалагова // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал, 2011. №1

41. Маркалова Н.А. Удержание груза по договору морской перевозки груза // Труды института государства и права РАН. 2017. Том №12. №6.

42. Международное частное право. Том 2. Особенная часть [Электронный ресурс]: учебник / Е. А. Абросимова, А. В. Асосков, А. В. Банковский [и др.]; под ред. С. Н. Лебедев, Е. В. Кабатова. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2015. — 768 с. — 978-5-8354-1106-1. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/29343.html>

43. Международная морская перевозка груза: право и практика / А.С. Кокин. 2-е изд. — М.: Инфотропик Медиа, 2012. — 784 с.

44. Михайлова Н.Б. Конкуренция перевозчиков на железнодорожном транспорте / Н.Б. Михайлова // Наука и транспорт. Модернизация железнодорожного транспорта, 2013. № 2 (6).

45. Морев, М. П. Римское право (2-е издание) [Электронный ресурс]: учебное пособие / М. П. Морев. — Электрон. текстовые данные. — М.: Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2017. — 720 с. — 978-5-394-01228-0. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/57164.html>

46. Морозов С.Ю. Транспортное право [Электронный ресурс]: учебное пособие / С.Ю. Морозов. — Электрон. текстовые данные. — М.: Волтерс Клувер, 2010. — 320 с. — 978-5-466-00306-2. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/16805.html>

47. Морозов, С. Ю. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (2-е издание переработанное и дополненное) [Электронный ресурс] / С. Ю. Морозов. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2013. — 132 с. — 2227-8397. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/19242.html>

48. Мушина И.А. Правовое положение грузополучателя как субъекта железнодорожной перевозки / И.А. Мушина // Научные исследования, 2017. №1.

49. Мухачева Е.С. Прекращение обязательства невозможностью его исполнения // Вестник Томского государственного университета. Право. 2014. № 3 (13).

50. Невская, М. А. Коммерческое право [Электронный ресурс]: учебное пособие / М. А. Невская, Е. Е. Сухарев. — Электрон. текстовые данные. — Саратов: Научная книга, 2012. — 67 с. — 2227-8397. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/6289.html>

51. Паршина Е.Н. Развитие конкуренции в сфере железнодорожных перевозок. / Е.Н. Паршина // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. 2014. Том 6. Выпуск 3.

52. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй. Том 2 [Электронный ресурс] / Н. В. Бандурина, А. В. Дёмкина, Л. Г. Ефимова [и др.]; под ред. П. В. Крашенинников. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2011.

53. Предпринимательское право / отв. ред. И.В. Ершова, Г.Д. Отнюкова: учебник для бакалавров. – Москва: Проспект, 2018. – 624 с.

54. Предпринимательское право Российской Федерации: учеб. / под ред. Е.П. Губина, П.Г. Лахно. М., 2003.

55. Предпринимательское право: учебник / отв. ред. Р.А. Курбанов. – Москва: Проспект, 2019. – 865 с.

56. Пугинский Б.И. Коммерческое право России [Электронный ресурс]: учебник / Б.И. Пугинский. — Электрон. текстовые данные. — М.: Зерцало, 2009. — 352 с. — 978-5-8078-0170-8. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/5827.html>

57. Пятин, С. Ю. Гражданское и торговое право зарубежных стран [Электронный ресурс] : учебное пособие / С. Ю. Пятин. — 2-е изд. — Электрон. текстовые данные. — М.: Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2018. — 261 с. — 978-5-394-01014-9. —URL: <http://www.iprbookshop.ru/75224.html>

58. Рассказов Л.П. Сходство и различие российской правовой системы и романо-германской правовой семьи / Л.П. Рассказов // Ленинградский юридический журнал. 2013. №4 (34). С. 76-85: URL: <https://lengu.ru/media/File/LenJuridicalJournal/LenJuridicalJournal4-2013.pdf.pdf>

59. Российское гражданское право: Учебник: В 2 т. Т. II: Обязательственное право / Отв. ред. Е.А. Суханов. – 2 -е изд., стереотип. – М.: Статут, 2011. – 1208 с.

60. Рузакова, О. А. Коммерческое право [Электронный ресурс]: учебное пособие / О. А. Рузакова. — Электрон. текстовые данные. — М.: Евразийский открытый институт, 2011. — 135 с. — 978-5-374-00107-5. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/10701.html>

61. Садилов, О. Н. Убытки в гражданском праве Российской Федерации [Электронный ресурс] / О. Н. Садилов. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2009. — 222 с. — 978-5-8354-0576-3. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/29087.html>.

62. Салминен Э.О., Борозна А.А., Икаев Ю.К., Икаев Т.П. Международное транспортное и таможенное право России. М.: Профи, 2007. – 160 с.

63. Сюхин, Г. А. Коммерческая работа на внутреннем водном транспорте [Электронный ресурс]: учебное пособие / Г. А. Сюхин, Г. И. Шепелин. — Электрон. текстовые данные. — М.: Московская государственная академия водного транспорта, 2014. — 85 с. — 2227-8397. — URL: <http://www.iprbookshop.ru/46467.html>

64. Транспортное право. Общая часть: учебник / Отв. ред. Н.А. Духно, А.И. Землин. М.: Юридический институт МИИТа, 2017. – 259 с.

65. Транспортное право России: учебник для академического бакалавриата / В.Н. Гречуха. - 2-е изд., перераб. и доп.- М.: Издательство Юрайт, 2012.- 484 с.- Серия: Бакалавр. Академический курс.

66. Тычинин С.В., Пересыпкин А.В. Особенности правового положения получателя в договоре перевозки груза / С.В. Тычинин, А.В. Пересыпкин // Научные ведомости Белгородского государственного университета. 2009. №17.

67. Тихенко Т.Ю. Правовая природа договора морской перевозки груза // Вестник Саратовской государственной юридической академии. №3. 2015.

68. Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. М., 2001. С. 217-350

69. Чукреев А.А. Доктрина невозможности исполнения обязательства и совершенствование гражданского законодательства России // Совершенствование законодательства. №10 (119) октябрь 2016.

70. Шайдуллина В.К. Договор перевозки грузов: полисистемное исследование. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2016.

71. Щербина Н. Г. Международное право. Часть 2. Международное частное право [Электронный ресурс]: учебное пособие / Н. Г. Щербина, Е. М. Щербина. — Электрон. текстовые данные. — Владивосток: Владивостокский филиал Российской таможенной академии, 2010. — 172 с. — 978-5-9590-0545-0. — Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/25764.html>

72. Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности. // Советское государство и право. 1955. №5.

73. Gaskell N. Bills of Lading: Law and contracts / N. Gaskell- London: Routledge, 2017.

74. Mollmann A. Delivery of Goods under Bills of Lading / A. Mollmann – London: Routledge, 2017.

75. Pavliha Marco, Jana Rodica. Transport law in Slovenia. URL: <http://www.dpps-mlas.si>

76. Stevens F. The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities / F. Stevens. - London: Routledge, 2017.

77. Yiannopoulos A.N. Carriage of goods // ENCYCLOPEDIA BRITANNICA. С.1-2: URL: <https://www.britannica.com/topic/carriage-of-goods>

Материалы юридической практики

78. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) [Электронный ресурс]: URL:// <http://legalacts.ru/sud/obzor-sudebnoi-praktiki-po-sporam-sviazannym-s-dogovorami-perevozki-gruza-i-transportnoi-ekspeditsii/>

79. Обзор судебной практики Арбитражного суда Нижегородской области о порядке применения законодательства о договорах перевозки грузов и транспортной экспедиции 2016 г. [Электронный ресурс]: URL: <http://nnov.arbitr.ru/node/8486> (дата обращения: 17.03.2019).

80. Обзор судебной практики Арбитражного суда Нижегородской области по спорам, связанным с осуществлением деятельности железнодорожным транспортом. [Электронный ресурс]: URL: <http://nnov.arbitr.ru/node/53> (дата обращения: 17.03.2019).

81. Обобщение судебной практики Арбитражного суда Амурской области по вопросам, возникающим при применении положений транспортных кодексов и транспортных уставов о договорах перевозки грузов, пассажиров и багажа, а также положений глав 40, 41 ГК РФ [Электронный ресурс]: URL: <http://amuras.arbitr.ru/node/15060>

82. Справка по обобщению судебной практики рассмотрения споров, вытекающих из договора перевозки грузов и транспортной экспедиции [Электронный ресурс]: URL: <http://faspo.arbitr.ru/node/17339> (дата обращения: 17.03.2019).