

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

Института права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Юридическая ответственность в отношениях по перевозке грузов

Студент

М. Н. Овчинникова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Л. В. Стародубова

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

Тольятти 2021

Аннотация

Актуальность исследования обуславливается тем, что в современной российской правовой системе отношения в сфере перевозки грузов в общем виде урегулированы нормами параграфа главы 40 ГК РФ. Более подробно деятельность по перевозке грузов регламентирована в особых актах – транспортные уставах и кодексах. Вместе с тем, сам факт нормативного закрепления специфики данного договора, а также особенностей ответственности его сторон, не снимает всех проблем, существующих в правоприменительной практике по данному поводу.

Целью исследования данной выпускной квалификационной работы является изучение понятия, особенностей и проблем юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов.

Для достижения указанной цели были решены следующие задачи:

- рассмотрены общие положения юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов;
- выявлены особенности имущественной ответственности перевозчика в отношениях по перевозке грузов;
- проанализированы вопросы практики и совершенствование законодательства в сфере юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общие положения юридической ответственности в отношении по перевозке грузов.....	6
1.1 Источники правовой регламентации отношений по перевозке грузов.....	6
1.2 Основания и условия юридической ответственности в отношении по перевозке грузов.....	9
Глава 2 Особенности имущественной ответственности перевозчика в отношениях по перевозке грузов.....	14
2.1 Пределы ответственности перевозчика в договорных отношениях по перевозке грузов.....	14
2.2 Основания освобождения перевозчика от ответственности по договору перевозки грузов.....	15
Глава 3 Вопросы практики и совершенствование законодательства в сфере юридической ответственности в отношении по перевозке грузов.....	27
3.1 Анализ правоприменительной практики юридической ответственности в отношении по перевозке грузов.....	27
3.2 Совершенствование законодательства в сфере юридической ответственности в отношении по перевозке грузов.....	33
Заключение.....	42
Список используемой литературы и используемых источников.....	45

Введение

Актуальность темы исследования. Конституция Российской Федерации [22] в ст. 34 закрепляет свободу предпринимательской деятельности, которой является транспортная логистика – деятельность по транспортировке грузов. Перевозочная деятельность является важным сектором экономики, в котором участвуют множество экономических субъектов. При этом, грузы и способы их перевозки могут быть разными. Российские организации могут перевозить по стране и из-за границы целые железнодорожные составы товара, а могут отправлять мелкие пакеты авиатранспортом. Все зависит от того, какую деятельность осуществляет организация и какие у нее потребности в грузоперевозках. Во всем этом многообразии есть только одно общее - любая сделка, а перевозка грузов - это именно сделка, должна быть оформлена документально.

Указанная деятельность по перевозке грузов не может осуществляться в правовом вакууме. В современной российской правовой системе отношения в сфере перевозки грузов в общем виде урегулированы нормами параграфа главы 40 ГК РФ [10]. Более подробно деятельность по перевозке грузов регламентирована в особых актах – транспортных уставах и кодексах.

Вместе с тем, сам факт нормативного закрепления специфики данного договора, а также особенностей ответственности его сторон, не снимает всех проблем, существующих в правоприменительной практике по данному поводу, что безусловно актуализирует тему исследования данной выпускной квалификационной работы.

Целью исследования данной выпускной квалификационной работы является изучение понятия, особенностей и проблем юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть общие положения юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов;
- выявить особенности имущественной ответственности перевозчика в отношениях по перевозке грузов;
- проанализировать вопросы практики и совершенствование законодательства в сфере юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов.

Объектом настоящего исследования выступают общественные отношения, складывающиеся в процессе реализации юридической ответственности сторон договоров перевозки грузов.

Предметом исследования выступают нормы права, регулирующие объект исследования, научные труды исследователей вопросов юридической ответственности сторон договоров перевозки грузов, материалы правоприменительной практики в данной сфере.

Теоретическую основу исследования составили положения, выработанные теорией гражданского права в отношении юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов, таких, как В.В. Гуцин, А.В. Добровинская, М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, М.В. Демченко, Н.Н. Дерюга, Т.А. Ершова, К.О. Жулябина, Е.А. Марчук, М.С. Кочнева, А.Р. Мельников, М.А. Мельникова, И.П. Мельникова, А.А. Костюченко, Т.М. Оздоев, и других авторов.

Методологической основой исследования является общенаучный диалектический метод познания; используются также следующие частнонаучные методы: формально-логический, сравнительно-правовой, системный, конкретно-социологических исследований, функционального анализа, прочие методы научного познания.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Общие положения юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов

1.1 Источники правовой регламентации отношений по перевозке грузов

Как утверждают исследователи, транспорт является самостоятельной, существующей по своим правилам областью экономической деятельности. Его роль состоит в предоставлении особых услуг по перемещению в пространстве человека либо товара. При осуществлении транспортной деятельности не происходит сотворения новых предметов материального мира, вещей. Как правило, в данных отношениях участвуют два субъекта: владелец транспортного средства либо транспортная организация и заинтересованное в транспортировке лицо. Регламентированные правовыми нормами, данные отношения имеют форму обязательствственно-правовых; рассматриваемые обязательства обладают внутренней структурой, состоящей из разновидностей и видов [7, с. 242].

Правовым обоснованием грузоперевозки выступает заключение договора на перевозку грузов. 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, обеспечивается единообразное регулирование сходных по существу отношений, складывающихся при перевозках грузов [7, с. 243].

Транспорт бывает определенных видов, что является одним из оснований (пожалуй, самым традиционным) градации перевозок. Относительно транспорта каждого вида установлены самостоятельные

нормативно-правовые акты, которые регламентируют соответствующие транспортно-правовые отношения.

Воздушный кодекс РФ является первым транспортным кодексом, принятым после введения в действие ГК РФ. КТМ РФ [21], который был принят после Воздушного кодекса РФ, в отличие от последнего, действительно выполняет роль специального федерального закона (кодифицированного акта), регламентирующего условия перевозки грузов. Нормы о договоре морской перевозки груза содержатся в главе VIII КТМ РФ.

Особенность КВВТ РФ [20] заключается в наличии многочисленных норм, содержащих отсылку к подзаконным актам, что создает благоприятные предпосылки для ведомственного нормотворчества и может привести к негативным последствиям. При этом, «КВВТ РФ оставляет широкое поле для применения договорных методов регулирования отношений, возникающих в связи с деятельностью субъектов внутреннего водного транспорта» [49, с. 40].

В УЖТ РФ [48] также имеются положения, некоторые из которых, как отмечают исследователи, усложняют и делают невнятной структуру договорных связей на железнодорожном транспорте, опосредующих перевозки грузов [29, с. 217]. В качестве примера можно привести ст. 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 грузоотправителем». Данная статья противоречит ст. 785 ГК РФ, предусматривающей внесение только получателем груза платы за перевозку.

8 ноября 2007 года принят был Федеральный закон №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (Устав АТ и ГНЭТ) [47], который пришел на смену действовавшему в течение практически сорока лет УАТ РСФСР и в себе объединил два вида дорожного транспорта: городской наземный

электрический и автомобильный транспорт. В отношении немеханического транспорта отмечается, что «в нашей стране на сегодняшний день он практически не используется (в основном, только в труднодоступных районах некоторых регионов РФ)» [45, с. 27].

На сегодняшний день, в ст. 4 Устава АТ и ГНЭТ в области перевозок груза, багажа и пассажиров есть виды сообщений, такие, как городское, междугородное, пригородное, международное. Городское сообщение предполагает перевозку в черте населенных пунктов; пригородное - между населенными пунктами на расстояние до 50-ти км включительно между границами данных пунктов; междугороднее – между населенными пунктами на расстояние, превышающее 50 км между границами данных пунктов; международное - за границу территории РФ либо на территорию РФ при пересечении Государственной границы РФ, в том числе, транзитом через территорию нашей страны [47].

Помимо этого, автомобильные международные перевозки зарубежными перевозчиками на территории нашей страны должны осуществляться согласно многосторонним и российским разрешениями в соответствии с п. 1 ст. 2 Федерального закона от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» [27]. Так, «разрешение является документом, который предоставляет право проезда транспортного средства по территории другой страны. Отечественное законодательство предусматривает многократные, разовые, многосторонние, специальные разрешения. При перевозках грузов автомобилями в международном сообщении действует общий конституционный принцип, который предусматривает, что если установлены международным договором другие правила, чем те, которые установлены Федеральным законом, применяются правила международного договора» [18, с. 86].

Груз передается от одного вида транспортного средства ко второму, основанием для этого является составление передаточной ведомости. Вышеуказанный документ, в соответствии с п. 1 ст. 313 ГК РФ..

В целом, можно сформулировать общий вывод, что общим недостатком транспортных уставов и кодексов в сфере правовой регламентации отношений по перевозке грузов является недостаточная унификация с нормами ГК РФ.

1.2 Основания и условия юридической ответственности в отношениях по перевозке грузов

Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозках грузов наступает лишь при наличии определенных оснований и условий. Вместе с тем, эти категории не идентичны друг другу и имеют свое содержание и отличительные характеристики [45, с. 29].

В юридической науке различаются два вида ответственности:

- возникающая вследствие заключения договора;
- внедоговорная (деликтная) ответственность.

К основаниям возникновения договорной гражданско-правовой ответственности при перевозках грузов относятся деяния, которые можно определить, как нарушения обязательств, установленных условиями согласованного сторонами договора. При этом, нарушение обязательства, возникшего не из договора, а по другим основаниям, влечет внедоговорную (деликтную) ответственность.

В целом, основания возникновения ответственности перевозчика при перевозке грузов можно условно разделить на две основные группы исходя из содержания самого нарушения.

Первая группа оснований касается нарушений, выраженных в противоправных действиях или бездействии перевозчика, связанных с подачей транспорта на загрузку груза, которые приводят к неисполнению

или ненадлежащему исполнению названного обязательства и могут выражаться в следующих формах:

- Неподача транспортных средств под погрузку (срыв загрузки). Для того чтобы обязанность перевозчика по подаче транспортных средств была признана выполненной, требуется строгое соответствие этой подачи количественным показателям заявки или иного договора. [25, с. 159].
- «Подача под погрузку неисправных транспортных средств или транспортных средств, непригодных для перевозки конкретных грузов (в том числе предоставление транспортного средства, не соответствующего условиям договора перевозки/конкретной заявки). При этом, следует заметить, что данная форма основания гражданско-правовой ответственности перевозчика формально можно отнести к ненадлежащему исполнению обязательств. В случае подачи автотранспортных средств, непригодных для перевозки конкретного груза, неисправных или не соответствующих условиям договора перевозчик сохраняет обязанность выделить соответствующие автотранспортные средства для выполнения перевозки согласно условиям договора» [17, с. 102].
- Несвоевременная подача транспортных средств. Как отмечают исследователи, «данное основание ответственности перевозчика возникает в случае необеспечения подачи автотранспортных средств в конкретный срок, предусмотренный указанной заявкой (договором). В российском же законодательстве ответственность за несвоевременную подачу транспорта под погрузку в виде неустойки установлена в п. 3 ст. 34 Устава АТ и ГНЭТ.

Вторая группа оснований связана непосредственно с перевозкой груза:

- Несохрannость груза. Так, «сохранность перевозимого груза — прямая обязанность перевозчика, которая вытекает из закона и

договора. Неисполнение этой обязанности влечет за собой ответственность виновной стороны.

- Просрочка доставки груза. Так, «надлежащее исполнение автомобильным перевозчиком обязательства, вытекающего из договора грузовой перевозки, предполагает своевременную доставку груза в пункт назначения, т.е. в срок, согласованный и установленный сторонами в договоре, или при отсутствии соглашения сторон – в разумный срок» [25, с. 161].

Таким образом, «из описания различных форм нарушений видно, что одно нарушение обязательств может при определённых условиях превращаться из одной формы в другую, а также в зависимости от того, что было согласовано или не согласовано сторонами в договоре, определенные описанные формы нарушений могут не являться таковыми в конкретных правоотношениях сторон или являться нарушениями по закону вне зависимости было ли это согласовано сторонами в договоре» [25, с. 162].

Однако, для решения вопроса об ответственности перевозчика как стороны договорных отношений недостаточно только соответствующего основания, необходимо также наличие условий гражданско-правовой ответственности.

Превалирующим в юридическом сообществе является мнение о том, что «условия юридической ответственности, в том числе при перевозках грузов автомобильным транспортом, включают четыре элемента:

- Противоправность деяния. Это означает, что если отсутствует нарушение транспортных договорных обязательств, то не существует и ответственности их субъектов.
- Наличие отрицательных последствий. В случае с перевозками грузов автомобильным транспортом отрицательными последствиями являются убытки, выраженные в подавляющем большинстве случаев в виде реального ущерба.

- Причинная связь между противоправным деянием и отрицательными последствиями. Данное условие означает, что перевозчик несет ответственность за последствия ущерба, вызванного лишь его противоправными действиями, а не какими-то другими причинами. То есть между неправомерными действиями перевозчика и причиненными убытками должна просматриваться связь. На практике, установление этого факта не вызывает затруднений в случае, если стороны в договоре и/или заявке к нему максимально подробно закрепили условия и порядок перевозки. При этом, какое-либо несоответствие действий перевозчика или же состояния транспорта положениям договора или заявке к нему является неисполнением обязательства, а причинная связь вытекает из этих несоответствий. Однако, надо отметить, что это работает лишь при установлении причинной связи в случае возмещения ущерба. В отношении же ответственности, влекущей неустойку, наблюдается обратное – устанавливать причинную связь нет необходимости, а порой и невозможно, так как в ряде случаев отсутствует сам вред.
- Вина причинителя вреда. Данное условие практически не применимо к перевозчикам, поскольку ответственность перевозчика установлена независимо от вины» [45, с. 29].

Необходимо отметить, что в судебной практике нашли отражение отдельные вопросы ответственности перевозчика. Так, например, неучастие перевозчика в определении массы груза и количества мест при погрузке груза не освобождает его от ответственности за сохранность груза в пути следования [39]. Важное значение имеет принятие груза к перевозке в тех случаях, когда предусмотрено его принятие по внешнему осмотру. Так, если перевозчиком груз принят без замечаний, то на него может быть возложена ответственность за несохранность груза [36].

Заслуживает внимания и то, что обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить, являющиеся основанием для его освобождения от ответственности за несохранность груза, необходимо выяснять применительно к конкретной ситуации, а не в общем. Так, даже отдельные стихийные бедствия, например пожар, не во всех случаях могут считаться такими обстоятельствами. Решающее значение может иметь указание об особых свойствах груза грузоотправителем и верное заполнение им перевозочных документов, а искажения в документах должны иметь существенное значение [37].

Интересным представляется и толкование, которое в отдельных случаях возлагает ответственность на перевозчика за недостачу груза даже при возложении обязанностей по определению технической пригодности отдельных элементов транспортных средств на грузоотправителя. Суды исходят из того, что «если перевозчик принял груз к перевозке без замечаний, то при отсутствии доказательств иного это означает, что транспортные средства были технически пригодными на момент сдачи груза» [40].

Практика ориентирует на позицию, что «указание недостоверных сведений о наименовании груза само по себе не свидетельствует о том, что перевозчик не несет ответственности за несохранность груза, и не снимает с него обязанности по доказыванию того, что утрата груза произошла вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.» [35].

Таким образом, проанализировав каждое из оснований и условий ответственности перевозчика, можно сформулировать общий вывод, что наиболее уязвимым с точки зрения действующего законодательства представляется не выбор оснований ответственности, а процесс доказывания нарушений обязательств, установленных сторонами в договоре или законом, при чем этот процесс может представлять сложность при определённых условиях как для перевозчика, так и для заказчика перевозки.

Глава 2 Особенности имущественной ответственности перевозчика в отношениях по перевозке грузов

2.1 Пределы ответственности перевозчика в договорных отношениях по перевозке грузов

В процессе перевозки грузов обычно задействованы несколько лиц: грузоотправитель, грузополучатель, а при необходимости - еще перевозчик и экспедитор. Каждое из названных лиц в определенной степени несет ответственность за сохранность груза. Так, согласно ст. 796 ГК РФ, п. п. 5, 7 - 9 ст. 34 Устава АТ и ГНЭТ перевозчик несет ответственность за несохранность груза, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Ущерб, причиненный при перевозке груза, возмещается перевозчиком:

- в случае утраты или недостачи груза - в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- при повреждении (порче) груза - в размере суммы, на которую уменьшилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости;
- в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза.

Наряду с возмещением установленного ущерба, перевозчик возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, если эта плата не входит в стоимость груза. В случае, если неисполнение перевозчиком своих обязательств произошло вследствие непреодолимой силы, временного ограничения или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенного в порядке, установленном

законодательством РФ, иных не зависящих от перевозчика причин, он освобождается от ответственности.

Если грузоотправитель (грузополучатель) заключил договор транспортной экспедиции, в соответствии с которым экспедитор обязан перевезти груз самостоятельно либо организовать его перевозку посредством транспортной компании, ответственность перед клиентом в виде возмещения ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза возникает у экспедитора после принятия груза и до его выдачи получателю. В частности, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, ущерб возмещается в размерах, определенных п. 1 ст. 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»:

- за недостачу либо утрату груза, который экспедитор принял к перевозке: при объявлении стоимости - в размере данной стоимости либо ее части, которая должны быть пропорциональна недостающей части груза, без объявления стоимости - в размере реальной (подтвержденной документально) его стоимости либо его недостающей части;
- за порчу (повреждение) груза, который экспедитор принял к перевозке: при объявлении стоимости - в размере стоимости, на которую понизилась данная стоимость, а в случае, если поврежденный груз невозможно восстановить - в размере объявленной стоимости, без объявления ценности [28].

2.2 Основания освобождения перевозчика от ответственности по договору перевозки грузов

Стороны не несут ответственности за полное либо частичное невыполнение договора перевозки, произошедшее вследствие обстоятельств

непреодолимой силы, в том числе всевозможных событий непредотвратимого и чрезвычайного характера (наводнения, землетрясения, введение чрезвычайного положения, эпидемии и иные обстоятельства непреодолимого и чрезвычайного характера) и решений государственных органов в том случае, если непосредственно перечисленные обстоятельства оказали влияние на исполнение условий договора, заключенного между сторонами. В данной ситуации на период действия перечисленных обстоятельств продлевается срок действия договора. К подобным обстоятельствам также относятся обстоятельства, наступление которых по большей части предвидеть было невозможно, а последствия их никакими усилиями нельзя предотвратить. Непосредственно, непреодолимость представляет собой основополагающую характеристику событий подобного рода. В частности: попадание молнии привело к взрыву танкера, цунами либо землетрясение во время стоянки в порту судна и т.п. Обыкновенные гидрометеорологические условия, даже весьма трудные, не являются форс-мажорными обстоятельствами.

Произошедший на транспорте пожар рассматривается в качестве порчи транспортного средства. Чтобы установить источник компенсации материального вреда и ответственность сторон осуществляется проведение комиссионного расследования в определенном порядке.

Статья 116 УЖТ РФ включает основания для освобождения отправителя от выплаты штрафа за неисполнение принятой заявки. Среди них военные действия, непреодолимые обстоятельства; ограничение либо прекращение погрузки грузов в ситуациях, указанных ст. 29 УЖТ РФ; обстоятельства, в которых не разрешается осуществлять операции по выгрузке, погрузке грузов, а кроме того аварии грузоотправителя, при которой прекращается его основная производственная деятельность; неприменение контейнеров, вагонов, которые были поданы грузоотправителю сверх описанных в принятой заявке, в отсутствие предварительного согласия от грузоотправителя; выполнение в тоннах заявки

[26, с. 96].

Абз. 2 ст. 116 УЖТ РФ устанавливает, что грузоотправитель не понесет ответственности в случае неприменения части вагонов, когда он в связи с уплотненной загрузкой заявку исполнил в тоннах.

Так, в ст. 118 УЖТ РФ указывается, что перевозчик не понесет ответственности в случае недостачи, утраты либо порчи (повреждения) груза, который был принят к перевозке в следующих ситуациях:

- когда груз пришел в исправном контейнере, вагоне с работающими пломбировочно-запорными устройствами, которые были установлены грузоотправителем, или в исправном контейнере, вагоне без перегрузки во время следования, с работающей увязкой либо защитной маркировкой, а кроме того в случае отсутствия признаков, которые подтверждают нарушение сохранности груза;
- когда порча (повреждение) либо недостача груза имеют место в связи с естественными причинами, обусловленными перевозкой в открытом подвижном железнодорожном составе;
- когда перевозка груза происходила в сопровождении представителя грузополучателя либо грузоотправителя;
- когда недостача груза не выше нормы погрешности измерений и естественной убыли;
- когда недостача, утрата либо порча (повреждение) груза имеют место в связи с последствиями, связанными с недостоверными, неполными либо неточными данными, которые в железнодорожной транспортной накладной указал грузоотправитель.

Вместе с тем, необходимо отметить, что опасности среды реализации перевозок (автодорога, воздушное, морское пространство) и трудность их технологии, особые риски, обусловленные применением скоростных транспортных средств в ходе перевозки груза, которые представляют собой источник повышенной опасности, обусловили послабления в законодательстве в части ответственности перевозчика за нарушение

сохранности груза и просрочку доставки этого груза. Данное, прежде всего, затрагивает объем и основания ответственности перевозчика, а кроме того порядок предъявления требований к нему.

Закрепляя в отношении лиц, занимающихся предпринимательской деятельностью, более высокую ответственность (которая не зависит от вины) (п. 3 ст. 401 ГК РФ) закрепляет, что перевозчик несет ответственность за нарушение сохранности груза и просрочку доставки груза, которая появляется в случае наличия вины перевозчика, предполагаемой до тех пор, пока обратное не будет доказано. Закон также вводит некоторые ограничения в отношении объема ответственности перевозчика. В данных ситуациях обеспечить интересы грузовладельцев должно страхование грузов.

Как правило, «вред, нанесенный при недостатке либо утрате груза, перевозчик компенсирует в размере цены недостающего либо утраченного груза, а при его повреждении - в сумме, на которую уменьшилась стоимость груза. Стоимость несохраненного груза необходимо исчислять с учетом цены, указанной в договоре либо в счете продавца, а в случае его отсутствия – с учетом цены, обычно взимаемой за аналогичные товары в аналогичных обстоятельствах (п. 2 ст. 796 ГК РФ)» [11].

Статья 119 ВК РФ регулирует ответственность перевозчика при утрате, порче, недостатке багажа при воздушных перевозках. На практике, данное предполагает дополнительное в сравнении с ГК РФ ограничение ответственности, тем не менее такой подход воспроизводит опыт регламентации международного права и помогает более оперативно разрешить претензии владельца груза [31, с. 635].

Соответствуя требованиям международных конвенций, КТМ РФ определяет другие границы ответственности перевозчика, не распространяющиеся на каботажные перевозки. В ст. 170 КТМ РФ указывается, что в отношении морского перевозчика его ответственность не должна быть выше 666,67 расчетных единиц за место или 2-х расчетных единиц за кг массы брутто поврежденного либо утраченного груза (на

основании большей суммы). При международных перевозках, даже в той части, которая проходит по территории России, мы работаем по международным законам, предусматривающим ограничение ответственности перевозчика, при внутрироссийских – по нашим, такого ограничения не предусматривающим. Понятие «расчетной единицы» (666,67) - это некая международная условная валюта, курс которой ближе всего к курсу евро. Перевозчик в случае утраты груза, который был сдан для перевозки с объявлением ценности, в соответствии с п. 2 ст. 796 ГК РФ несет ответственности в пределах объявленной стоимости. Грузовладелец, объявивший стоимость груза, не будет должен доказывать ее размер. Причем, перевозчик вправе доказать, что объявленная ценность груза превышает его реальную стоимость.

Перевозчик одновременно с компенсацией определенного вреда должен вернуть грузовладельцу оплату за провоз, которая была взыскана за перевозку недостающего, утраченного, поврежденного либо испорченного груза в том случае, когда она не включена в стоимость груза (п. 3 ст. 796 ГК РФ). Перевозчик, который виновен в нарушении сохранности груза, в соответствии с правилами перевозок также должен уплатить стоимость экспертизы и других расходов, обусловленных установлением размера ущерба, нанесенного грузу.

Также, судебная практика принимает во внимание стоимость тары многократного пользования, являющейся возвратной, а кроме того дополнительные платежи за провоз, если есть заключение эксперта, согласно которому восстановить несохранный груз можно лишь в условиях производства изготовителя.

Груз, который после 30-ти дней с момента должного прибытия в пункт назначения не прибыл, признается утраченным, соответственно грузополучатель приобретает право требования компенсации на основании ст. 796 ГК РФ. Для воздушного транспорта данный срок сокращен до 10-ти

дней (ст. 126 ВК РФ). В случае смешанного сообщения определен специальный срок - 4 месяца с того дня, как груз был принят к перевозке.

Обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов, предусмотренные в транспортных уставах и кодексах, различны. По характеру своего проявления в деятельности транспортной организации и грузоотправителя они могут быть разделены на три группы:

- действие непреодолимой силы и военные действия;
- прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленные в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;
- иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Перечень этих обстоятельств установлен ст. 794 ГК РФ и является обязательным для всех перевозчиков и их клиентуры.

Непреодолимая сила является чрезвычайным и непредотвратимым в конкретных условиях событием. На практике характер непреодолимой силы чаще всего носят стихийные явления природы (землетрясения, наводнения, пожары и т.д.). Стихийные явления освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности и могут быть отнесены к категории непреодолимой силы, когда они являются чрезвычайными и непредотвратимыми именно в данной ситуации.

Под военными действиями понимаются действия, осуществляемые государством, находящимся в состоянии войны. Военные действия освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятых к исполнению заявок (заказов) лишь при наличии причинной связи между ними и невозможностью выполнить заявку (заказ).

К обстоятельствам второй группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности, относится прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях. Прекращение

или ограничение перевозки грузов может производиться только в исключительных случаях и ограниченным кругом лиц. Так, например, на железнодорожном транспорте перевозка грузов может быть временно прекращена или ограничена перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме министра путей сообщения о таком прекращении или ограничении. Как правило, прекращение или ограничение перевозок грузов бывает связано с непреодолимой силой, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными обстоятельствами, которые препятствуют осуществлению перевозок грузов. Министр путей сообщения устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки грузов и объявляет об этом перевозчикам и владельцам инфраструктур. Прекращение или ограничение погрузки грузов допускается только в исключительных случаях по указанию в письменной форме министра путей сообщения Российской Федерации с немедленным извещением Правительства Российской Федерации .

Аналогичные правила действуют также на речном, морском, автомобильном и воздушном транспорте.

К обстоятельствам третьей группы относится неподача транспортных средств, грузоотправителю в случае невнесения грузоотправителем провозной платы и иных причитающихся железной дороге платежей за осуществление перевозки грузов, т.е. за все состоявшиеся ранее перевозки, по которым грузоотправитель не рассчитался с железной дорогой. Появление этого основания, освобождающего железную дорогу от ответственности за невыполнение заявок грузоотправителя, видимо, связано с хроническими неплатежами клиентуры.

В качестве одного из оснований, освобождающих грузоотправителей от ответственности за неиспользование транспортных средств, поданных в соответствии с их заявкой, является авария у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности независимо от срока ее прекращения. Следует иметь в виду,

что не всякая авария у грузоотправителя является основанием для освобождения от ответственности за неиспользование поданных транспортных средств.

Несколько иные условия освобождения перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов установлены в прямом смешанном сообщении.

Транспортные уставы и Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают различные перечни обстоятельств, которые дают основание для освобождения транспортной организации от ответственности за невыполнение заявок по перевалке грузов.

Следует иметь в виду, что при возникновении иных обстоятельств, препятствующих перевалке грузов, перевозчики могут быть освобождены от ответственности, если докажут невозможность осуществления перевалки грузов. Кроме явлений, связанных с непреодолимой силой и другими существенными обстоятельствами, законодатель указывает на аварию в транспортных организациях как на обстоятельство, освобождающее перевозчика от ответственности за нарушение нормы перевалки грузов. Важно учесть, что не всякая авария в транспортных организациях является основанием для освобождения от ответственности за невыполнение нормы перевалки. Основанием для освобождения от ответственности является такая авария, в результате которой прекращается осуществление основной производственной деятельности железной дороги или порта в пункте перевалки, т.е. отсутствие возможности для осуществления операций, связанных с погрузкой, выгрузкой грузов (выход из строя погрузочно-разгрузочных механизмов, причалов, иных береговых сооружений и т.п.).

Сопоставляя основания освобождения перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов и за невыполнение заявок (заказов) на перевозку грузов, следует отметить, что эти основания различны. Анализ условий, освобождающих от ответственности за невыполнение заявок на перевозку грузов, дает основание

считать, что перечень условий, освобождающих перевозчиков от ответственности за невыполнение заявок на перевозку, значительно шире, чем перечень оснований, освобождающих перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов.

При морской перевозке грузов, перевозчик несет ответственность за нарушение сроков доставки груза. Срок доставки груза может быть предусмотрен ГК РФ, транспортным кодексом или может быть прописан в соглашении сторон. При этом, перевозчик несет ответственность за задержку доставки только при наличии его вины. Если соглашение не заключалось, то перевозчик должен доставить груз в разумный срок, при условии проявления должной заботливости о грузе, и с учетом сопутствующих перевозке обстоятельств. Однако, в законодательстве не содержится четкого определения разумно срока, что приводит к дополнительным трудностям на практике [19, с. 164].

Сам факт того, что доставка груза была просрочена определяется в тот момент, когда, согласно договору, груз не выдан грузополучателю в порту выгрузки. Как отмечалось выше, срок устанавливается соглашением сторон и начинается течь с момента принятия груза для перевозки перевозчиком, и заканчивается моментом выдачи груза. Однако, в КТМ РФ содержатся положения, освобождающие перевозчика от ответственности не только за просрочку доставки, но и за утрату, повреждение груза, если они возникли вследствие пожаров, забастовок, непреодолимой силы, то есть обстоятельств, возникших не по вине перевозчика.

Еще одним пробелом в законодательстве можно выделить то, что КТМ вопрос о единице измерения просрочки вообще не регулирует. В сравнении с этим на автомобильном и железнодорожном транспорте за единицу времени считают одни сутки, а на воздушном транспорте – час. Именно поэтому все санкции к перевозчику за несоблюдение сроков доставки измеряются в денежном эквиваленте, который не превышает стоимости фрахта, подлежащего уплате по договору. При этом, вся сумма не может быть

больше предела за место или иную единицу отгрузки. Однако, при прибытии груза с задержкой или повреждение ответственность не может превышать предела за полную утрату груза. Таким образом, данные нормы определенным образом ограничивают величину ответственности перевозчика, ведь наибольший размер ответственности за просрочку доставки зависит от размера фрахта. В таких ситуациях единственным вариантом обезопасить себя у собственника является объявление стоимости груза, но и это также имеет свои тонкости и возлагает на собственника дополнительные расходы.

Даже значительное отклонение от запланированного пути, в том числе с увеличением срока перевозки, к примеру, с целью спасения груза, не является нарушением договора, а перевозчик не несет ответственности за убытки (например, за ущерб, возникший вследствие порчи перевозимого товара или сорванные сроки передачи товара третьему лицу).

В п. 1 ст. 166 и в ст. 167 КТМ РФ содержатся положения, которые освобождают перевозчика от ответственности за нарушение сроков доставки, утрату груза, которые возникла из-за навигационной ошибки, пожаров, непреодолимой силы и других обстоятельств, которые возникли не по вине перевозчика.

Одним из оснований, исключающем ответственность морского перевозчика, является навигационная ошибка, которая представляет собой действия, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном. Аналогичное положение нашло свое отражение и в российском законодательстве, а именно в ст. 167 КТМ РФ. Необходимость закрепления данного принципа связано прежде всего с тем, что судовладелец не может нести ответственность за действия или бездействия капитана и членов экипажа.

В научной литературе указывается на проблематичность применения правила навигационной ошибки в случае, если причинитель вреда действовал умышленно или его действия носили характер грубой неосторожности.

Так, ряд исследователей считают, что «за несохранность груза, которая возникла из-за навигационной ошибки капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана перевозчик не несет ответственности, даже если действия или упущения этих лиц были виновными и их вина выразилась в форме грубой небрежности или умысла» [19, с. 165].

Вместе с тем, А.А. Умарова придерживается противоположной позиции, отмечая, что «то обстоятельство, что КТМ РФ вводит название «Навигационная ошибка» дает основания для вывода, что законодатель имеет в виду лишь ошибочные, но не умышленные действия» [46, с. 73].

Обращаясь к судебной практике, особый интерес в данном случае представляет иностранная практика рассмотрения подобного рода дел. Так, в 2010 году Верховный суд Новой Зеландии рассмотрел дело *Tasman Orient Line CV v New Zeland China Clays Limited*. Согласно материалам дела, судно «Тасманский Пионер» совершало маршрут Япония - Южная Корея. В процессе пути капитаном было установлено, что судно сильно отстает от графика и в целях экономии времени им было принято решение пройти в узком проходе между Биро Шима и материковой частью Японии. В следствие этого судно получило повреждение от столкновения с береговой породой. В данной ситуации представлялось возможным спасти груз путем оповещения береговой власти и собственника судна. Однако капитан, действуя умышленно в собственных интересах не только ни оповестил собственника, но и хотел скрыть данный факт, пытаясь договориться с членами команды о том, чтобы они дали ложные показания. В результате этого было потеряно большое количество груза.

Рассмотрев материалы дела, суд пришел к выводу, что требования перевозчика об ограничении ответственности из-за навигационной ошибки являются необоснованными. Свою позицию суд аргументировал тем, что

потеря груза произошла не в следствии упущений капитана, а из-за его грубых нарушений и недозволительного поведения. И в данном случае суд счел невозможным ограничить ответственность перевозчика [50].

Подводя итог всему вышеизложенному, можно сделать вывод о том, что на практике в морских перевозках уже давно утвердился определенный порядок действий перевозчиков, который достаточно сильно противоречит современной действительности, ведь то же освобождение морского перевозчика от ответственности вследствие навигационной ошибки не приводит к достижению соглашения как между национальными, так и международными участниками данных правоотношений. При этом, в силу презюмируемой вины перевозчика грузополучатели находятся в проигрышном положении по сравнению с другими участниками договорных отношений. Именно поэтому, необходимо унифицировать правила морской перевозки с целью формирования единой практики.

Глава 3 Вопросы практики и совершенствование законодательства в сфере юридической ответственности в отношении по перевозке грузов

3.1 Анализ правоприменительной практики юридической ответственности в отношении по перевозке грузов

Проведем анализ правоприменительной практики юридической ответственности в отношении по перевозке грузов.

Как отмечено в п. 1 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции, утвержденным Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г., «перевозчик отвечает за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза независимо от наличия либо отсутствия вины и несет ответственность за случай, если иное не предусмотрено законом» [29].

«В данной связи, можно привести следующий пример из судебной практики: компания приняла к перевозке автомобильным транспортом груз общества. В процессе перевозки произошло столкновение автомобиля третьего лица и автомобиля перевозчика, в результате которого груз был поврежден. Виновным в дорожно-транспортном происшествии признано третье лицо, которое с нарушением скоростного режима выехало на встречную полосу. Общество обратилось в арбитражный суд с иском к компании о взыскании реального ущерба. Решением суда первой инстанции, оставленным без изменения постановлениями суда апелляционной инстанции и арбитражного суда округа, исковые требования удовлетворены. В рассматриваемой ситуации перевозчик являлся коммерческой организацией, осуществлявшей на свой риск деятельность, направленную на систематическое получение прибыли. Как профессиональный перевозчик он не мог не знать о рисках, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, следовательно указанное обстоятельство не является

непредвидимым и перевозчик несет риск убытков, связанных с его наступлением» [44].

В другом деле, во исполнение договора перевозки груза автомобильным транспортом компания приняла груз общества. Во время перевозки у автомобиля лопнула передняя правая покрышка колеса, в результате экстренного торможения произошел пожар, автомобиль и груз полностью сгорели. Общество обратилось в арбитражный суд с иском к компании о взыскании реального ущерба. Отказывая в удовлетворении исковых требований, суд первой инстанции руководствовался ст. 796 ГК РФ и исходил из того, что утрата груза произошла вследствие пожара, который является чрезвычайным и непредотвратимым событием. Перевозчик не мог его избежать и предотвратить. Суд апелляционной инстанции поддержал выводы суда первой инстанции. Арбитражный суд округа отменил решение суда первой инстанции и постановление суда апелляционной инстанции и удовлетворил исковые требования по следующим основаниям: возгорание груза, произошедшее при описанных обстоятельствах, связано с эксплуатацией транспортного средства перевозчика, и он несет риск возникновения убытков, связанных с наступлением обстоятельств, не носящих внешний характер по отношению к его деятельности [33].

В рамках другого дела, суд пришел к выводу о том, что перевозчик обязан возместить грузоотправителю убытки, причиненные тем, что в процессе перевозки груз был похищен третьим лицом [42].

Таким образом, исходя из буквального толкования п. 1 ст. 785 ГК РФ в содержание обязательства перевозчика входит обеспечение сохранности переданного ему груза. Поскольку груз вверяется в сферу контроля перевозчика, на нем лежит риск утраты груза вследствие неправомерных действий третьих лиц.

Достаточно большое количество споров возникает в сфере экспедиционной деятельности, связанной с перевозкой грузов. В нашей стране, законодательство, которое регламентирует взаимные отношения

сторон транспортных договоров, закреплены самостоятельные нормы в отношении экспедиционной деятельности и в отношении перевозок. Причем, необходимо понимать, что «нередко суды в каждом конкретном случае сами интерпретируют, какие именно отношения имеют место между сторонами и какие нормы нужно применять к ним - экспедиции либо перевозки. Зачастую применяются оба вида норм. Помимо этого, на нашу страну распространяются международно-правовые нормы целого ряда международных договоров в данной сфере. Что касается вопросов, которые не урегулированы международным договором, то к ним применяется отечественное гражданское законодательство» [23, с. 125].

Таким вопросом, в частности, «представляется приостановление течения срока исковой давности в случае непредставления в ходе международной грузоперевозки ответа на рекламацию. Как указывают суды, Конвенция не рассматривает вышеуказанный вопрос. Согласно буквальному толкованию Конвенции срок давности в данной ситуации приостанавливается на неопределенное время до события, которое произойдет либо нет. Тем не менее, такая интерпретация не соответствует смыслу института исковой давности и ст. 32 Конвенции» [14, с. 12].

В ряде судебных актов можно встретить точку зрения, согласно которой возобновляется срок давности после срока в 30 дней с момента получения рекламации перевозчиком.

Например, в ходе рассмотрения дела судом было указано, что в п. 2 ст. 6 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» и ч. 2 ст. 803 ГК РФ сказано о том, что в случае, если действия перевозчика привели к нарушению экспедитором обязательства, экспедитор несет ответственность согласно правилам, касающимся ответственности перевозчика. В данных ситуациях и перевозчик, и экспедитор, обязаны отвечать за порчу груза в границах суммы понижения стоимости груза в связи с требованиями Конвенции, касающимися ограничения лимита ответственности. Причем, как было указано судом, нормы данной Конвенции

имеют большую силу, чем аналогичные нормы российского законодательства [44].

Режим, под который подпадают внешние и внутренние перевозки, не одинаков.

В случае внутренних перевозок, применению подлежат нормы:

- ст. 797 ГК РФ (определяющая срок давности в 1 год);
- ст. 42 Устава АТ и ГНЭТ (также определяющая срок давности в 1 год и конкретизирующая начало его течения - со дня наступления события, которое выступает как основание предъявления иска либо претензии);
- ст. 13 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» (также определяющая срок давности в 1 год началом его течения называемая день появления права предъявлять иск).

В последней ситуации нужно понять, какой день нужно рассматривать в качестве дня появления вышеуказанного права? Как правило, суды определяют, что это «тот день, в который лицо узнало о том, что его право было нарушено. Обычно, это дата получения получателем груза и составления акта об этом» [2].

В отношении внутренних перевозок действует обязательный претензионный порядок, предусмотренной ст. 797 ГК РФ, ст. 12 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» и ст. 39 Устава АТ и ГНЭТ В случае несоблюдения данного претензионного порядка, суд на основании п. 2 ст. 148 АПК РФ [3] имеет право оставить без рассмотрения такой иск. При этом, в п. 4 ст. 12 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» в отношении транспортной экспедиции установлен уменьшенный срок (полгода) для того, чтобы направить экспедитору претензии.

Во внутренних перевозках, ответственность перевозчика за сохранение груза презюмируется. Согласно ч. 5 ст. 34 Устава АТ и ГНЭТ закреплено, что «перевозчик ответственен за сохранение груза с того момента, как он его

принял и до того, как груз будет выдан получателю либо лицу, управомоченному им, если не сможет доказать, что недостача, утрата либо порча груза имеет место из-за обстоятельств, устранить либо предотвратить которые было невозможно» [47]. Такая же норма в отношении экспедиторов закреплена и в ч. 1 ст. 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Тем не менее, существует и иная, более рациональная, как представляется, точка зрения судов. Так, в качестве примера можно привести решение суда, в котором указано, что «профессиональный участник деятельности по перевозкам не может не рассчитывать, что в процессе перевозки груза может произойти хищение груза» [43].

Точка зрения о презумпции предпринимательской безвиновной ответственности экспедитора и перевозчика в случае ненадлежащего выполнения соглашений и о потенциале освобождения перевозчиков только в случае нарушения обязательства по причине непреодолимой силы было поддержано также Президиумом ВАС РФ [34].

Вопрос ограничения ответственности в отношении внутренних перевозок решается на основании ст. 796 ГК РФ; ст. 7 и ст. 11 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»; ст. 34 и ст. 37 Устава АТ и ГНЭТ

Ответственность экспедитора и перевозчика ограничивается «объявленной стоимостью либо стоимостью груза, возмещению также подлежит вознаграждение (провозная плата) экспедитора. В случае повреждения груза подлежит взысканию та сумма, на которую уменьшилась стоимость данного груза» [33].

В п. 2 ст. 10 Устава АТ и ГНЭТ говорится о том, что грузоотправитель должен осуществить подготовку к перевозке груза так, чтобы сохранность и безопасность перевозки груза была обеспечена, а кроме того не допустить повреждение транспортного средства. В п. 8 ст. 11 Устава АТ и ГНЭТ

провозглашается, что погрузку в транспортное средство товара производит грузоотправитель, если другое не установлено в договоре перевозки.

Тем не менее, есть ситуации, при которых ответственность за порчу груза не будет нести ни экспедитор, ни перевозчик, в том числе, в ситуации, когда груз был недостаточно крепко зафиксирован в транспортном средстве (причем это должен был сделать грузоотправитель) или его упаковка была некачественной. Это следует из достаточно обширной арбитражной практики.

В частности, ФАС Уральского округа в своем Постановлении произвел анализ такой ситуации: владелец груза и третье лицо заключили между собой договор транспортной экспедиции, по которому непосредственно экспедитор или посредством транспортной компании должен доставить по определенному адресу груз. «Исследовав договорные условия, суд пришел к выводу, что водитель перевозчика был обязан провести проверку качества крепления и укладки груза в части обеспечения безопасности дорожного движения, а грузоотправитель был обязан надлежащим образом осуществить укладку, погрузку и крепление товара, чтобы исключить повреждение груза. В этой ситуации водитель перевозчика не имел возможности осуществления контроля над креплением в связи с пломбировкой кузова (пломба грузоотправителя была исправна, об этом свидетельствует ТТН)» [41].

Похожее дело рассматривал ФАС Московского округа: «перевозчика признали невиновным в порче груза по пути следования. В акте документальной экспертизы было указано, что главными причинами порчи груза выступали ненадлежащая укладка в грузовом отсеке транспортного средства, ненадлежащая упаковка, недостаток жесткости деревянных фиксаторов, нехватка крепления, существование значительных интервалов между бортиками грузового отсека транспортного средства и упаковками груза» [38].

В Постановлении Девятого Арбитражного апелляционного суда проанализирован такой случай: экспедитор в соответствии с договором

транспортной экспедиции принял на себя обязанность по доставке груза в обозначенный срок по указанному адресу. Товар принят был в месте погрузки, его количество – 8 транспортных мест. Груза был заявлен в качестве товаров народного потребления (ТНП). «Судом был сделан вывод, что не была доказана вина экспедитора за повреждение груза: груз принимался экспедитором по числу грузовых мест, без проверки содержимого внутри тары, так как клиент не заказал эту дополнительную услугу, экспедитор не знал о содержимом упаковок, которые отправитель передал для транспортировки. Утверждение отправителя о том, среди груза было детское питание и иные пищевые продукты, имеющие специальные условия перевозки и хранения, представляется необоснованным, так как это не вытекало из документов экспедитора по этой транспортировке» [32].

В целом, по результатам изложенного в настоящем параграфе выпускной квалификационной работе, необходимо указать, что существует достаточно много правоприменительных проблем регулирования юридической ответственности в отношении по перевозке грузов. В частности, были проанализированы вопросы ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза независимо от наличия либо отсутствия его вины, а также в сфере экспедиционной деятельности, связанной с перевозкой грузов.

3.2 Совершенствование законодательства в сфере юридической ответственности в отношении по перевозке грузов

Несмотря на то, что становление правового регулирования договора перевозки грузов имеет длительную историю, действующее законодательство отличается многочисленными «пробелами» и «несоответствиями». В связи с этим, реформирование транспортного законодательства, связанного с договором перевозки грузов есть

закономерная необходимость. Можно выделить следующие основные направления по реформированию законодательства в данной сфере:

- Приведение к «единому знаменателю» всего законодательства о договоре перевозки грузов. Как отмечают исследователи, «данный аспект в реформировании является очень важным для устранения несоответствий в действующем законодательстве. В настоящее время транспортные уставы и кодексы имеют различные подходы по регулированию одних и тех же правоотношений. Можно привести большое количество таких примеров, однако в рамках настоящей статьи обратимся к нормам, закрепляющих требования по соблюдению претензионного порядка. Для каждого вида транспорта устанавливаются свои особенности претензионного порядка, отсутствует единая система правил, позволяющая упростить применение норм о претензионном порядке» [4, с. 505].
- «Устранение коллизий в законодательстве о договоре перевозке грузов. В юридической литературе неоднократно рассматривался вопрос о наличии коллизий в транспортном законодательстве. Однако, до настоящего времени никаких изменений не было принято. Ярким примером того является коллизия ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ». [13, с. 597].

Еще одним ярким примером юридического конфликта норм ГК РФ и специального законодательства по перевозке грузов является «коллизия норм, закрепленных в общей части ГК РФ (п. 1 ст. 400 ГК РФ), и правил, устанавливающих презумпцию ограниченной ответственности перевозчика, (п. 2 ст. 796 ГК РФ, ст. 96 УЖТ РФ). Она заключается в том, что сам договор перевозки грузов по сути является предпринимательским договором (при наличии всех признаков предпринимательского договора, в том числе и субъектного признака, когда грузоотправитель и грузополучатель выступают субъектами предпринимательской деятельности)» [5, с. 208].

Исходя из вышеизложенного, для разрешения существующего противоречия в действующее законодательство нужно внести изменение. В п. 2 ст. 784 ГК РФ надлежит включить положения о соотношении норм ГК РФ и специализированного законодательства, в том числе УЖТ РФ, указав в первом предложении этого пункта следующее: «Условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Общие положения о перевозке (ст. 784 – 800 ГК РФ) применяются, если это не противоречит транспортным уставам и кодексам».

- Устранение переурегулированности отношений по перевозке грузов. В настоящее время, «правовое регулирование договора перевозки грузов характеризуется тем, что содержит большое количество нормативных правовых актов. Так, например, только в отношении перевозки грузов железнодорожным транспортом принято более 26 подзаконных нормативных правовых актов, в отношении перевозки грузов воздушным транспортом — более 17» [46, с. 73].
- Устранение «терминологических несоответствий». Законодательство о перевозке грузов характеризуется большим количеством «терминологических несоответствий». Так, при изучении положений о договоре перевозки грузов прежде всего необходимо обратиться к гл. 40 ГК РФ, которая называется «Перевозка». Все вышеуказанное порождает многочисленные споры, разрешение которых является предметом судебных разбирательств, отличающихся необходимостью вложения временных и финансовых ресурсов. В связи с этим, необходимо скорректировать нормы таким образом, чтобы не возникало неоднозначного толкования их сути» [6, с. 128].

В соответствии с гл. 39 ГК РФ, договор перевозки грузов относится к договорам оказания услуг (ст. 779 ГК РФ, ст. 6 УЖТ РФ). Однако

транспортные уставы и кодексы нередко используют для раскрытия данного договора термины, характерные для договора подряда. Например, в УЖТ РФ термин «работы» используется для определения «отдельных действий, составляющих суть договора перевозки грузов железнодорожным транспортом (в том числе совершаемых при самом заключении рассматриваемого договора). Так, в ст. 22 УЖТ РФ, подача и уборка вагонов, контейнеров, погрузка и выгрузка грузов, грузобагажа, выдача санитарных паспортов, хранение грузов и контейнеров справедливо именуется работами. Такое смешение вызывает повод для дискуссий в отношении правовой природы договора перевозки грузов и возможности применения иного правового регулирования» [13, с. 597].

В транспортном законодательстве, посвященном договору перевозке грузов, используются различные термины для обозначения одних и тех же понятий. Например, «в нормах, регулирующих ответственность участников договора перевозки грузов, сумма, уплачиваемая перевозчиком за просрочку доставки груза, практически во всех транспортных уставах и кодексах именуется как штраф (ст. 120 ВК РФ, ст. 97 УЖТ РФ, ст. 34 Устава АТ и ГНЭТ). Однако, в КВВТ РФ для данных целей используется термин «пени» (ст. 116 КВВТ РФ). А в КТМ РФ просто указывается на «сумму, подлежащую возмещению перевозчиком» (ст. 177 КТМ РФ)» [13, с. 598].

Просрочка доставки груза влечет за собой обязанность перевозчика уплатить штраф (пени) грузополучателю. Штраф носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза.

Общей предпосылкой ответственности за просрочку доставки груза является вина перевозчика, которая презюмируется.

Просрочка доставки груза при его перевозке может явиться причиной его порчи либо повреждения. В этом случае кроме возмещения ущерба, причиненного порчей, повреждением, транспортная организация обязана уплатить штраф за просрочку его доставки.

Срок доставки – это ответственный для перевозчика срок, в течение которого принятый к перевозке груз должен быть доставлен в пункт назначения (либо в пункт перевалки груза). Он определяется с учетом расстояний и суточного пробега вагона с грузом и является обязательным для перевозчика.

Нарушение именно этого срока означает просрочку доставки и влечет за собой взыскание штрафа с перевозчика.

Необходимо отметить, что ГК РФ содержатся общее указание о сроках доставки, между тем, «ответственность перевозчика за нарушение указанной обязанности непосредственно в ГК РФ не предусмотрена. Такая ответственность установлена транспортными уставами и кодексами, то есть в специальном законодательстве. Здесь следует отметить, что такие нормы специального законодательства могут применяться только через призму общих положений ГК РФ об ответственности» [8, с. 92].

Так, согласно ст. 97 УЖТ РФ, за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик (при перевозках в прямом смешанном сообщении - перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз) уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных ч. 1 ст. 29 УЖТ РФ обстоятельств. При этом перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз, вправе предъявить требование о возмещении убытков к перевозчику другого вида транспорта или осуществляющей перевалку грузов организации, по вине которых допущена просрочка.

Также, стоит отметить, что в силу ст. 29, 116, 117 УЖТ РФ перевозчик может освобождаться от ответственности за просрочку доставки груза, если докажет, что она произошла по обстоятельствам, указанным в ч. 1 ст. 29

УЖТ РФ, а именно, когда вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктуры, перевозка грузов временно прекращена либо ограничена. Срок действия временного прекращения (ограничения) перевозки устанавливается руководителем федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. В этой ситуации срок доставки груза должен продлеваться на время действия прекращения (ограничения) перевозки.

Никакие иные обстоятельства не освобождают перевозчика от имущественной ответственности за просрочку доставки грузов.

В юридической литературе принято считать, «что штраф за превышение сроков доставки имеет характер исключительной неустойки. Среди современных исследователей, выделяется мнение о том, что установленная за просрочку доставки неустойка не является исключительной, поскольку она не освобождает железную дорогу от возмещения вызванных просрочкой убытков в размере, установленном ст. 796 ГК РФ» [15, с. 168].

Установление ответственности в форме штрафа вызывает сомнения. Как указывал В.Н. Гречуха, «штрафные санкции сами по себе не могут решить задачу, на которую рассчитан механизм договорной ответственности. По мысли автора, перевозчик должен отвечать в размере понесенного клиентурой положительного ущерба» [12, с. 6]. Решение проблемы должно быть связано с установлением права грузохозяина на возмещение ущерба в части, не покрытой неустойкой, установленной ст. 100, 101 УЖТ РФ.

Представляется, что решение вопросов ответственности в тексте договора – лучшее решение для сторон. В частности указание на то, что перевозчик несет ответственность в виде возмещения ущерба в части, не покрытой неустойкой.

Учитывая то, что вышерассмотренные положения носят дискуссионный характер, хотелось бы, чтобы высшие судебные инстанции страны приняли соответствующие разъяснения.

Также, транспортное законодательство устанавливает различные основания ответственности за невыполнение заявки (заказа) при перевозке в прямом сообщении и невыполнение нормы перевалки, хотя по своему содержанию эти отношения как в прямом, так и в прямом смешанном сообщении равноценны.

Представляется, что вопросы ответственности за невыполнение обязательства на всех видах транспорта должны разрешаться одинаково. Причем эта ответственность, согласно ст. 401 ГК РФ, должна быть основана на принципе вины. Исходя из принципа вины и должно быть изменено содержание статей транспортных уставов, устанавливающих ответственность за невыполнение принятой заявки (заказа).

Следует учитывать и международную практику. Согласно большинству соглашений о международных сообщениях ответственность перевозчика возлагается только при наличии его вины, которая предполагается.

Согласно ст. 393 ГК РФ, основной формой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства является возмещение причиненных убытков.

Причиненный неисправным должником ущерб является не только основанием, но и мерой гражданско-правовой ответственности в форме возмещения убытков.

В отличие от этих общих положений гражданского законодательства транспортное законодательство исключает ответственность в форме возмещения убытков за невыполнение заявки (заказа) на перевозку с причинением этим невыполнением какого-либо ущерба грузоотправителю.

Эта ответственность установлена в форме штрафа.

Транспортные уставы и кодексы (ст. 94 УЖТ РФ, ст. 115 КВВТ РФ, ст. 166, 176 КТМ РФ, ст. 127 УАТ РФ) по размеру санкций, применяемых при

невыполнении заявки (заказа) на перевозку грузов, ставят обе стороны - грузоотправителя и перевозчика - в равное положение. Как к грузоотправителю, так и к перевозчику за совершенное правонарушение применяются равные санкции.

В отличие от санкций, устанавливаемых в договорном порядке, размер и обязанность уплаты денежных сумм при невыполнении заявок (заказов) на перевозку грузов предусматриваются в нормативных актах - уставах и кодексах, что дает основание отнести это к числу законных санкций [24, с. 331].

Статья 793 ГК РФ устанавливает, что соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Санкции за невыполнение заявок (заказов) при перевозках грузов, предусмотренные уставами и кодексами, являются единственной формой имущественного воздействия, применяемого к нарушителю.

В соответствии с этим, «они могут быть причислены к категории исключительных неустоек. Главная их цель - не компенсировать убытки перевозчиков или грузоотправителя, а воздействовать на нарушителя» [16, с. 22].

Требование об убытках может быть предъявлено, только когда это прямо предусмотрено в транспортных кодексах и уставах.

Например, в УЖТ РФ в ст. 19 предусмотрено, что грузоотправители (отправители), грузополучатели, перевозчики, владельцы инфраструктур несут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с происшедшими по их вине аварийными ситуациями, включая перевозку грузов, грузобагажа с соблюдением особых условий перевозки, загрязнение окружающей среды, перерывы в движении поездов, в том числе возмещают в

соответствии с законодательством Российской Федерации расходы на ликвидацию таких ситуаций.

Как справедливо отмечается исследователями, «примером могут служить известные морскому праву понятия общей и частной аварии» [23, с. 125].

В ст. 284 КТМ РФ названы признаки, при наличии которых те или иные убытки могут быть признаны общей аварией. Это:

- намеренность и разумность действий, вызвавших убытки;
- чрезвычайный характер этих убытков;
- общая для судна, груза и фрахта опасность, во избежание которой были совершены эти действия.

При отсутствии хотя бы одного из условий, перечисленных в ст. 284 Кодекса торгового мореплавания и касающихся общей аварии, возникшие убытки относятся не к общей, а к частной аварии. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение.

Можно сформулировать общий вывод, что рассмотренные направления реформирования законодательства об ответственности в сфере перевозки грузов являются крайне важными для эффективного функционирования транспортной системы и, как следствие, экономики РФ в целом.

Заключение

Проведенное в данной выпускной квалификационной работе исследование позволяет сформулировать следующие выводы:

Ответственность сторон договора перевозки груза предусмотрена ГК РФ, а конкретизируется специальным законодательством. Ввиду того, что большее число обязанностей лежит на грузоперевозчике, именно его ответственности посвящено большинство норм законодательства, однако это не умаляет ответственности грузоотправителя и грузоперевозчика, чья ответственность предусмотрена, зачастую, специальным законодательством и непосредственно соглашением сторон.

Проанализировав каждое из оснований и условий ответственности перевозчика, можно сформулировать общий вывод, что наиболее уязвимым с точки зрения действующего законодательства представляется не выбор оснований ответственности, а процесс доказывания нарушений обязательств, установленных сторонами в договоре или законом, при чем этот процесс может представлять сложность при определённых условиях как для перевозчика, так и для заказчика перевозки.

В транспортных уставах и кодексах содержится перечень обстоятельств, доказав наличие любого из которых перевозчик освобождается от ответственности за ненадлежащую (несохранную) перевозку (ст. 95 УЖТ РФ; ст. 118 КВВТ РФ; п. 5 ст. 34 УАТ РФ). Так, в ст. 118 КВВТ РФ упоминаются такие обстоятельства, как наличие ограничений или запрещения движения судов на период действия таких ограничений или запрещения; спасание жизни людей или имущества на воде; наличие неправильных действий и указаний грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта в случае доказательства таких действий и указаний; присутствие скрытых недостатков тары, груза или его свойств; установленная разница в массе груза в пределах норм естественной убыли, снижения влажности и расхождения норм в показаниях весовых приборов, а

также разницы в массе груза, принятого для перевозки исходя из массы, определенной грузоотправителем без участия перевозчика; доставка груза на исправном судне с исправными запорно-пломбировочными устройствами или в сопровождении представителя грузоотправителя, грузополучателя без запорно-пломбировочных устройств при наличии об этом отметки в транспортной накладной, и др.

Подводя итог вышесказанному стоит отметить, что транспортными уставами и кодексами установлена обязанность перевозчика уплатить штраф за нарушение установленных сроков доставки груза. Размер штрафа на каждом виде транспорта установлен соответствующими транспортными уставами и кодексами. Уплата штрафа за просрочку доставки груза не освобождает перевозчика от возмещения вызванных просрочкой убытков в размере, установленном ст. 796 ГК РФ только в случае если в результате просрочки в доставке груз пришел в негодность, перевозчик обязан уплатить уполномоченному лицу штраф за нарушение сроков доставки и сумму, на которую понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза - его стоимость.

Можно сформулировать общий вывод, что реформирование транспортного законодательства, связанного с ответственностью сторон в сфере договора перевозки грузов - закономерная необходимость и выделить следующие основные направления по реформированию законодательства в данной сфере:

- Приведение к «единому знаменателю» всего законодательства о договоре перевозки грузов. Представляется правильным выработать единые нормы в различных аспектах правового регулирования договора перевозки грузов различными видами транспорта.
- Устранение коллизий в законодательстве о договоре перевозке грузов.
- Устранение переурегулированности отношений по перевозке грузов. В настоящее время, правовое регулирование договора

перевозки грузов характеризуется тем, что содержит большое количество нормативных правовых актов. Наиболее правильным представляется провести консолидацию применяемых правил в едином документе, наиболее удобном для применения. Целесообразно сгруппировать все технические условия по перевозке грузов в единый документ - технический регламент. Это позволит сосредоточить нормы, посвященные перевозке грузов, в унифицированном документе и тем самым ликвидирует их раздробленность и разрозненность.

- Устранение «терминологических несоответствий». Законодательство о перевозке грузов характеризуется большим количеством «терминологических несоответствий». Это приводит к тому, что на практике хозяйствующие субъекты сложившиеся между ними отношения регулируют иными нормами права. Все вышеуказанное порождает многочисленные споры, разрешение которых является предметом судебных разбирательств, отличающихся необходимостью вложения временных и финансовых ресурсов. В связи с этим, необходимо скорректировать нормы таким образом, чтобы не возникало неоднозначного толкования их сути.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Апелляционное определение Московского городского суда от 04.12.2017 по делу № 33-44090 // СПС КонсультантПлюс
2. Апелляционное определение Московского городского суда от 26.04.2018 по делу № 11-10270 // СПС КонсультантПлюс
3. Арбитражный процессуальный кодекс РФ от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 01.07.2021) // Собрание законодательства РФ. 2002. №30. Ст. 3012
4. Бобров К.К., Ломакина И.Г. Договор перевозки груза и его соотношение с иными видами гражданско-правовых договоров // Интеллектуальный потенциал Сибири: материалы научной конференции. - Новосибирск, 2020. С. 504 - 506.
5. Богаченко А.А. К вопросу об ответственности перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом за несохранность груза // Проблемы защиты прав: история и современность. Материалы международной научно-практической конференции. – М., 2019. С. 207 - 210.
6. Бочкарёв А.Н. Ответственность перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом // Социально-экономические исследования, гуманитарные науки и юриспруденция : теория и практика. Сборник материалов Международной научно-практической конференции. – М., 2017. С. 125 - 129.
7. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М., 2013.
8. Власова Ю.А. Ответственность сторон в обязательствах по перевозке груза // Научные исследования молодых ученых. Сборник статей Международной научно-практической конференции. – М., 2020. С. 91 - 94.
9. Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 02.07.2021) // Собрание законодательства РФ. 1998. №2. Ст. 2

10.Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 28.06.2021) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410

11.Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 09.03.2021) // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301

12.Гречуха В.Н. Вопросы ответственности за нарушения обязательств при перевозке груза автомобильным транспортом // Современное российское право: взаимодействие науки, нормотворчества и практики. Международная научно-практическая конференция. – М., 2018. С. 3 - 8.

13.Гринёва Е.И., Ломакин М.В. Правовые проблемы ответственности сторон по договору железнодорожной перевозки груза // Современные исследования в сфере социальных и гуманитарных наук. Сборник результатов научных исследований. - Киров, 2018. С. 596 - 599.

14.Гущин В.В., Добровинская А.В. Особенности ответственности перевозчика по договору перевозки груза и пассажира в нормах международных транспортных конвенций // Гражданское право. 2017. № 6. С. 11 - 14.

15.Демченко М.В. О совершенствовании законодательства об ответственности перевозчика при перевозке грузов // Современные финансовые и финансово-правовые проблемы на транспорте. Материалы Международной научно-практической конференции. – М., 2019. С. 166 - 173.

16.Дерюга Н.Н. Гражданско-правовая ответственность сторон по договору перевозки грузов // Научные основы реализации магистерских программ: фундаментальные и прикладные аспекты. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Хабаровск, 2019. С. 15 - 24.

17.Дерюга Н.Н. Элементы договора перевозки грузов // Вестник Хабаровского государственного университета экономики и права. 2020. № 3. С. 100 - 108.

18.Ершова Т.А. К вопросу об особенностях договора перевозки грузов // Перспективы развития институтов права и государства: сборник научных трудов Международной научной конференции. - Курск, 2021. С. 80 - 86.

19. Жулябина К.О., Марчук Е.А. Ответственность морского перевозчика при разовой перевозке грузов // World science: problems and innovations: сборник статей Международной научно-практической конференции. – М., 2017. С. 163 - 166.

20. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 02.07.2021) // Собрание законодательства РФ. 2001. №14. Ст. 386

21. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 11.06.2021) // Собрание законодательства РФ. 1999. №12. Ст. 322

22. Конституция РФ от 12.12.1993 (с изм., одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета. 1993. 25 декабря.

23. Кочнева М.С. Актуальные вопросы в области договора перевозки груза // Современные социально-экономические процессы: проблемы, тенденции, перспективы. Сборник статей Международной научно-практической конференции. - Петрозаводск, 2021. С. 124 - 128.

24. Ли Ю.Р. Правовая природа ответственности перевозчика за несохранность груза и просрочку его доставки при перевозке в прямом смешанном сообщении // Научный вектор. Сборник научных трудов. - Ростов-на-Дону, 2018. С. 329 - 334.

25. Мельников А.Р., Мельникова М.А., Мельникова И.П., Костюченко А.А. О правовых нормах регламентирующих ответственность перевозчика при перевозке груза // International Journal of Advanced Studies. 2020. Т. 10. № 3. С. 157 - 164.

26. Недова Н.С. Правовые проблемы расторжения договора перевозки груза // Проблемы и перспективы развития транспортно-логистических систем в России. Материалы международной научно-практической конференции. - Саратов, 2021. С. 95 - 97.

27. О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их

выполнения: Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ (ред. от 02.07.2021)
// Собрание законодательства РФ. 1998. №29. Ст. 2918

28.О транспортно-экспедиционной деятельности : Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 2003. №35. Ст. 3512

29.Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г.) // СПС Консультант Плюс

30.Оздоев Т.М. Комплексный анализ гражданско-правовой ответственности по договору перевозки грузов и пассажира // Актуальные проблемы современного права. Материалы научно-практической конференции. – М., 2017. С. 216 - 219.

31.Полищук П.С. Проблемные аспекты ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки груза // Научный аспект. 2020. Т. 5. № 2. С. 634 - 637.

32.Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 10.12.2018 № 09АП-35894/2018-ГК // СПС КонсультантПлюс

33.Постановление Первого арбитражного апелляционного суда от 03.09.2018 № 01АП-5788/2018 по делу № А11-3276/2018 // СПС КонсультантПлюс

34.Постановление Президиума ВАС РФ от 19.12.2006 № 9045/06 // СПС КонсультантПлюс

35.Постановление Президиума ВАС РФ от 07.06.2012 № 17104/11 по делу № А40-127282/09-24-1031 // Вестник ВАС РФ. 2012. № 10.

36.Постановление ФАС Дальневосточного округа от 18.01.2018 по делу № А73-5567/2018 // СПС КонсультантПлюс

37.Постановление ФАС Дальневосточного округа от 23.01.2019 по делу № А73-8468/2019-30 // СПС КонсультантПлюс

38.Постановление ФАС Московского округа от 07.03.2019 № А40-164162/09-39-1064 // СПС КонсультантПлюс

39.Постановление ФАС Московского округа от 27.12.2017 по делу № А40-24595/17-32-210 // СПС КонсультантПлюс

40.Постановление ФАС Северо-Западного округа от 22.11.2019 по делу № А56-64544/2019 // СПС КонсультантПлюс

41.Постановление ФАС Уральского округа от 31.01.2018 № Ф09-13681/18 // СПС КонсультантПлюс

42.Решение Арбитражного суда г. Москвы от 12.05.2019 по делу № А40-54203/2019 // СПС КонсультантПлюс

43.Решение Арбитражного суда г. Москвы от 22.07.2016 по делу № А40-123705/2016 // СПС КонсультантПлюс

44.Решение Центрального районного суда г. Калининграда от 18.07.2018 по делу № 2-1637/2018 // СПС КонсультантПлюс

45.Слюсарь А.А. Основания и условия возникновения ответственности перевозчика при перевозке грузов автомобильным транспортом // Современные научные исследования и инновации. 2020. № 1. С. 26 - 32.

46.Умарова А.А. Особенности ответственности по договорам перевозки грузов и пассажиров // Colloquium-journal. 2019. № 27. С. 72 - 73.

47.Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 02.07.2021) // Собрание законодательства РФ. 2007. №46. Ст. 5555

48.Устав железнодорожного транспорта РФ: Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 02.07.2021) // Собрание законодательства РФ. 2003. №1. Ст. 6

49.Хаснутдинов А.И. Об ответственности перевозчика по договору перевозки груза // Академический юридический журнал. 2018. № 4. С. 36 - 43.

50.NZ China Clays v. Tasman Orient Line [Электронный ресурс]: URL: https://archive.onlinedmc.co.uk/nz_china_clays_v_tasman_orient_line.htm