

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра гражданского права

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 Т. А. Зайцева
«30» марта 2019 г.

ЗАДАНИЕ

К бакалаврской работе студента: Бунцыкиной Анны Владимировны

1. Тема бакалаврской работы: Правовое регулирование договоров перевозки и транспортной экспедиции

(утверждена приказом от 11.04.2019 г. № 796-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы: 30 мая 2019 года.

3. Исходные данные к бакалаврской работе: Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, Кодексы внутреннего водного транспорта и торгового мореплавания Российской Федерации специальная юридическая литература и правоприменительные акты.

4. Содержание дипломной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): теоретико-правовые основы договоров перевозки и транспортной экспедиции, содержание договоров перевозки и транспортной экспедиции, проблемы определения ответственности сторон за нарушение обязательств по договорам перевозки и транспортной экспедиции.

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): нет

6. Консультанты по бакалаврской работе (с указанием относящихся к ним разделов): нет

7. Дата выдачи задания: 30 марта 2019 года.

Руководитель бакалаврской работы: Зайцева Татьяна Анатольевна, доцент, кандидат юридических наук.

Задание принял к исполнению (дата): 30 марта 2019 года.


(подпись студента)

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретико-правовые основы договоров перевозки и транспортной экспедиции	8
1.1 Предмет и правовая природа договоров перевозки и транспортной экспедиции	8
1.2 Правовое регулирование договоров перевозки и транспортной экспедиции	15
2 Содержание договоров перевозки и транспортной экспедиции	29
2.1 Существенные условия договоров	29
2.2 Субъектный состав	44
2.3 Особенности исполнения	53
3 Проблемы определения ответственности сторон за нарушение обязательств по договорам перевозки и транспортной экспедиции	56
Заключение	63
Библиографический список	66

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 70 с., 50 источников.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ДОГОВОР, ПЕРЕВОЗКА, ТРАНСПОРТНАЯ ЭКСПЕДИЦИИ, СТОРОНЫ ДОГОВОРА, ЭКСПЕДИТОР, ГРУЗООТПРАВИТЕЛЬ, ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЬ

Цель бакалаврской работы заключается проведение комплексного научного анализа нормативно-правового регулирования отношений, возникающих при перевозке и транспортной экспедиции, выявление на этой основе направлений совершенствования российского транспортного законодательства.

Объектом исследования бакалаврской работы являются урегулированные нормами права общественные отношения, возникающие в процессе перевозки и транспортной экспедиции.

Предмет исследования бакалаврской работы составляют теоретические и практические вопросы правового регулирования соответствующих отношений.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

ВК РФ – Воздушный кодекс Российской Федерации;

ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации;

КВВТ РФ – Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

КТМ РФ – Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

ВВЕДЕНИЕ

Транспортная сеть России является одной из самых обширных в мире и включает в себя 87 тыс. км железных дорог, более 745 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, свыше 600 тыс. км воздушных линий, 70 тыс. км магистральных нефте- и продуктопроводов, свыше 140 тыс. км магистральных газопроводов, 115 тыс. км речных судоходных путей и множество морских трасс.

Транспорт позволяет связать производство и потребителей, а также расширить масштабы производства, но без разработки соответствующего комплекса нормативных правовых актов, учитывающих особенность транспортной сферы деятельности, оптимизация деятельности российской транспортной системы не осуществима.

Вопрос повышения эффективности функционирования транспортного комплекса России в рамках развития ее экономики и, как следствие, рост политического влияния России на мировой арене находится под пристальным вниманием российских предпринимателей, политиков и законодателей.

Актуальность исследуемой тема обусловлена целым рядом проблем, которые в первую очередь связаны с регулированием договора перевозки и транспортной экспедиции. Данные проблемы существуют до сих пор в российском гражданском законодательстве, что связано с противоречивостью и несовершенством, нормативно-правовых актов закрепляющих данные нормы.

В Гражданском кодексе Российской Федерации¹ перевозке посвящена 40 глава, в которой содержится легальное определение договора перевозки грузов. Согласно статье 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.07.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2018)// Собрание законодательства. 1996. № 5. Ст. 410.

управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Согласно п. 1 ст. 801 ГК РФ по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Объектом исследования и являются урегулированные общественные отношения, возникающие в процессе перевозки и транспортной экспедиции.

Предметом исследования темы работы являются теоретические и практические вопросы правового регулирования соответствующих отношений.

Цель настоящей работы заключается проведение комплексного научного анализа нормативно-правового регулирования отношений, возникающих при перевозке и транспортной экспедиции, выявление на этой основе направлений совершенствования российского транспортного законодательства.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач:

- определить правовую природу и предмет договоров перевозки и транспортной экспедиции;
- проанализировать правовое регулирование договоров перевозки и транспортной экспедиции;
- определить субъектный состав договоров перевозки и транспортной экспедиции;
- изучить особенности исполнения договоров;
- выявить проблемы определения ответственности за ненадлежащее исполнение обязательств по договорам перевозки и транспортной экспедиции.
- сформулировать предложения и рекомендации совершенствованию российского законодательства и практики его применения.

Методологическая основа диссертационного исследования. В ходе работы использовались общенаучные методы исследования: синтеза, системного

анализа и аналогии, а также специальные научные методы: технико-юридического анализа, исторический, логический.

Структура работы обусловлена предметом, целью и задачами исследования. Она состоит из введения, двух разделов, разбитых на подразделы, заключения и библиографического списка.

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ДОГОВОРАХ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

1.1 Предмет и правовая природа договоров перевозки и транспортной экспедиции

Перевозка для России с ее большой территорией имеет большое социально-экономическое значение. От правильного и эффективного регулирования договорных отношений, складывающихся в данной сфере, зависят своевременная доставка сырья, необходимого для работы предприятий, доставка изготовленной продукции ее потребителям, развитие социальной инфраструктуры и т.п.

Трудно представить себе сферу народного хозяйства, которая бы не зависела от эффективного функционирования транспортных артерий отечественной экономики (строительство, машиностроение, авиастроение, торговля и т.п.). В распоряжении Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р² «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» отмечается, что транспортные коммуникации связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России, и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения, сближает регионы России, улучшая их социальные возможности.

Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена. Являясь неразрывной составляющей, он образует самостоятельную сферу экономической деятельности, живущую по особым правилам.

Роль транспорта заключается в оказании специфических услуг, направленных на перемещение товара или человека в пространстве. Транспортная де-

² Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2008. № 50. Ст. 5977.

тельность не сопровождается созданием новых вещей (предметов материального мира). Ее ценность в том экономическом эффекте, который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место. Поэтому отношения по перевозке возникают при наличии потребности в территориальном перемещении объектов или людей с помощью транспортных средств. Будучи урегулированы нормами права, эти отношения принимают форму обязательственно-правовых. Транспортная деятельность характеризуется очевидной спецификой в зависимости от вида транспорта, объемов и различий в перевозочных процессах. Это порождает разнообразие в правовом регулировании исходя из вида перевозок грузов и позволяет выделить особенности используемых там видов договоров.

В ГК РФ отношения перевозки и транспортной экспедиции посвящены соответственно гл. 40 и 41.

Дадим определение понятию «перевозка». В финансовом словаре приводится следующее определение «перевозка – транспортирование грузов, товаров или пассажиров»³. По территориальному признаку различают международные и внутригосударственные (каботажные) перевозки». По способу перевозки различают сухопутные (железнодорожные и автомобильные), водные (речные и морские), воздушные перевозки».

Гражданский кодекс РФ (статья 784) гласит:

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

2. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами».

Договоры перевозки груза и договор перевозки пассажира регулируются статьями 785 и 786 ГК РФ соответственно.

В ГК РФ определены только основные положения о договоре перевозки, которые применяются к отношениям, связанным с перевозкой грузов, пассажи-

³ Финансовый словарь. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://dic.academic.ru/dic.nsf/fin_enc/16338.

ров и багажа различными видами транспорта. Так, для каждого вида перевозки существует отдельный вид нормативно-правового акта – транспортный кодекс или устав.

Рассмотрим данные документы. Железнодорожные перевозки регулируются Федеральным законом от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»⁴ и Федеральным законом от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»⁵; автомобильные перевозки – Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»⁶ и Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁷; воздушные перевозки – «Воздушным кодексом Российской Федерации»⁸ от 19.03.1997 № 60-ФЗ; водные перевозки – «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ⁹ и «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ¹⁰.

Согласно статье 785 ГК РФ «по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату».

⁴ Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018) // Российская газета. 2003. № 8.

⁵ Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019) // Российская газета. 2003. № 8.

⁶ Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 30.10.2018) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

⁷ Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.03.2019) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.

⁸ 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) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

⁹ Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

¹⁰ 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) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

Договор перевозки в ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» и ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ». В данных документах понятие «договора» не выделено в отдельную статью. Тем не менее его составляющие распределены по отдельным пунктам статей. Например, в ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» в статье 2 «Основные понятия» выделены такие понятия как «перевозчик, владелец инфраструктуры» и др. В ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ» отмечено, что «перевозочный документ – документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза, порожнего грузового вагона (транспортная железнодорожная накладная) или удостоверяющий заключение договора перевозки пассажира, багажа, грузобагажа (проездной документ (билет), багажная квитанция, грузобагажная квитанция)».

Понятие договора прописано в ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» в статье 8 «Заключение договора перевозки груза». К примеру, в данной статье определяется, что «заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной», которая составляется грузоотправителем. Билет является перевозочным документом, удостоверяющим заключение договора перевозки пассажира (статья 2). То есть, если в железнодорожном транспорте документом, подтверждающим и удостоверяющим заключение договора о перевозке, являются проездной документ (билет), багажная квитанция, грузобагажная квитанция, то в автомобильном транспорте такими документами являются билет и транспортная накладная.

В Воздушном кодексе в статье 103 определены правовые основы следующих документов: «Договор воздушной перевозки пассажира. Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты». Обращает внимание тот факт, что детально прописаны условия, сроки провоза багажа, условия возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы, что обусловлено особенностями данного вида транспорта. Согласно статье 105 «Перевозочные документы», к перевозочным документам относятся билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы.

Также в данном кодексе подробно прописаны формы документов и их учет, требования их оформления, льготы, условия изменения, расторжения договоров и др. В отличие от нормативных документов, регулирующих условия заключения договоров перевозки в железнодорожном и автомобильном транспорте, «Воздушный кодекс РФ» выделяется подробным изложением и тщательной проработкой.

В «Кодексе внутреннего водного транспорта РФ» в статье 67 «Договор перевозки груза» прописаны условия перевозки груза, обязанности перевозчика. Документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза, является транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза. Также стороны договора перевозки груза вправе предусмотреть применение коносамента в качестве транспортного документа, выдаваемого перевозчиком.

В «Кодексе торгового мореплавания РФ» в статье 115 даны определения и виды договора морской перевозки груза, а также в статье 177 отдельно прописано определение договора морской перевозки пассажира. Согласно статье 179, перевозочным документом, удостоверяющим заключение договора морской перевозки пассажира является билет, багажа – багажная квитанция. Также подробно прописаны условия действий, связанных с процессом перевозки: периоды перевозки пассажира (статья 182), отказ пассажира от договора морской перевозки пассажира (статья 183), условия места погрузки груза (статья 127).

Таким образом, как и в правовых актах воздушного транспорта, в нормативных актах водного и морского транспорта, строго определены условия составления и соблюдения договоров перевозок.

В целом, анализ нормативных документов, регулирующих перевозку грузов и пассажиров в различных видах транспорта выявил, что их основой выступает Гражданский кодекс РФ, где определены наиболее общие принципы и положения, касающиеся процесса перевозок. Данный факт обуславливает общие моменты и понятия, прописываемые для договоров перевозок в различных видах транспорта.

Особенностями договоров перевозок, предусматриваемых законодательными актами, выступают различия, обусловленные спецификой видов транспорта. Например, наиболее четкие, жесткие требования и условия прописаны в правовых актах воздушного и морского транспорта, что связано с длительностью расстояния между пунктами доставки, дороговизной услуг. Также различаются документы, удостоверяющие заключение договора перевозки. В железнодорожном транспорте документом, подтверждающим и удостоверяющим заключение договора о перевозке, являются проездной документ (билет), багажная квитанция, грузобагажная квитанция; в автомобильном транспорте – билет и транспортная накладная; в воздушном транспорте – билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная; в водном и морском транспорте – транспортная накладная, дорожная ведомость, квитанция о приеме груза, коносамент.

Договор перевозки груза - соглашение, в силу которого одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей другой стороной (отправителем) груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст.739 ГК). Так, ООО «Д» (далее истец) обратилось в Арбитражный суд Амурской области с исковым заявлением к ООО «Л» (далее ответчик) о взыскании задолженности по договору-заявке на перевозку груза. В обосновании заявленных требований истец указал на то, что с ответчиком был согласован договор-заявка на перевозку груза по маршруту г. Благовещенск- г. Тында. Стоимость услуг составила 22 000 руб., срок оплаты – 7 дней по копиям ТТН. Услуги оказаны в полном объеме, однако оплата за выполненную работу ответчиком не произведена. Просит взыскать задолженность в сумме 22 000 руб., а также пени в сумме 3 740 руб. и штраф в сумме 2 200 руб. Арбитражным судом Амурской области заявленные требования были удовлетворены¹¹.

По своей правовой природе договор перевозки двусторонний, возмездный, реальный (чартер - консенсуальный), публичный, договор в пользу третье

¹¹ Решение Арбитражного суда Амурской области от 30 декабря 2015 г. по делу № А08-7403/2015

го лица.

Стороны договора - перевозчик и отправитель. Перевозчики - коммерческие юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки по закону или на основании лицензии, отправители - юридические и физические лица, от имени которых сдается для перевозки груз и оформляется перевозочный документ. Управомоченное на получение груза лицо является грузополучателем (физическое или юридическое лицо). Он не является стороной по договору (кроме случаев, когда он одновременно является грузоотправителем), однако имеет определенные права и обязанности по отношению к перевозчику (это договор в пользу третьего лица). В литературе высказывается мнение, что грузополучатель также является стороной договора¹².

Предмет договора - транспортная деятельность перевозчика по доставке груза в место назначения, т.е. оказание услуги фактического характера.

В транспортной деятельности значительный объем занимает оказание транспортно-экспедиционных услуг по организации перевозки грузов, заключению договоров перевозки, обеспечению отправки и получения груза, а также иных услуг, связанных с перевозкой груза. Эти услуги осуществляются на основе специального договора транспортной экспедиции, использование которого позволяет переложить решение транспортных проблем клиента на профессионального экспедитора.

Единственным существенным условием договора транспортной экспедиции является его предмет, в который включаются действия экспедитора по оказанию услуг, связанных с перевозкой груза, с одной стороны, и действия клиента по уплате экспедитору причитающегося ему вознаграждения и возмещению понесенных им расходов, с другой стороны. Точное выявление объема оказываемых экспедитором услуг позволяет правильно определить юридическую природу этого договора и разграничить его с иными договорами об оказании возмездных услуг, в частности, поручением, комиссией, агентированием, хра-

¹² Зарапина Л.В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки грузов // Вестник Московского финансово-юридического университета. 2016. С.12.

нением, перевозкой.

Договор транспортной экспедиции является самостоятельным видом гражданско-правовых договоров о возмездном оказании услуг. В этом договоре могут сочетаться элементы различных сходных обязательств - поручения, комиссии, агентирования, хранения, перевозки, и т.д. Однако это сочетание не означает «смещение» договора транспортной экспедиции с иными схожими договорами. Напротив, именно особое сочетание различных обязательственных элементов, связанных с перевозкой грузов, превращает договор транспортной экспедиции в специальный вид договора в сфере транспортной деятельности. Выявив это новое качество сложных правовых связей внутри транспортно-экспедиционных отношений, законодатель выделил договор транспортной экспедиции в самостоятельный вид, специально приспособленный к регулированию транспортной экспедиции. Поэтому представляется весьма точным утверждение Г.П. Савичева о том, что «наличие «чужих» признаков в данном договоре не влияет на признание его самостоятельным гражданско-правовым договором»¹³.

Весьма важное практическое значение имеет сравнительный анализ договора транспортной экспедиции и иных сходных договоров о возмездном оказании услуг. Как отметил В.В. Витрянский, диапазон разброса мнений относительно соотношения договора транспортной экспедиции и иных договоров весьма широк: «от отрицания самостоятельного характера договора транспортной экспедиции и сведения его к «перевозочному» виду иных известных договоров в зависимости от того, от своего имени или от имени клиента действует экспедитор, а также от того, какой характер носят эти действия (Ю.В. Романец)¹⁴ до признания самостоятельного характера экспедиционного обязательства, образуемого целиком из элементов, относящихся к иным типам договорных обязательств»¹⁵.

Ключевым критерием самостоятельности договора транспортной экспе-

¹³ Савичев Г.П. Договор воздушной перевозки. М., 1963.

¹⁴ Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России. М., 2001.

¹⁵ Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975.

диции является цель его заключения, отраженная в пункте 1 ст. 801 ГК РФ. Она состоит в возложении на экспедитора обязанности выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза, и тем самым в освобождении клиента от необходимости самому осуществлять действия, составляющие указанный предмет договора. «Определение цели договора позволяет его выделить из группы договоров, направленных на представление интересов другого лица - поручения, комиссии и агентского»¹⁶.

Действительно, в конструкции договора транспортной экспедиции заложена возможность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза. Подобное действие в чужом интересе свойственно и таким договорам на оказание услуг, как договор поручения (гл. 49 ГК РФ), договор комиссии (гл. 51 ГК РФ) и агентский договор (гл. 52 ГК РФ). Однако признак действия в чужом интересе от имени клиента либо от своего имени не является существенным для договора транспортной экспедиции. Представительские функции экспедитора, по сути, являются лишь средством достижения основной цели договора - осуществления экспедитором деятельности, направленной на обеспечение перевозки груза в интересах грузоотправителя (грузополучателя).

1.2 Правовое регулирование договоров перевозки и транспортной экспедиции

В Гражданский кодекс Российской Федерации были включены лишь основные, принципиальные положения, регулирующие договор перевозки, которые представляют собой правила, применимые в равной степени к отношениям, связанным с перевозкой грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта. Данные положения о договоре перевозки, указанные в гл. 40 ГК РФ, представляют собой некий свод правил, которые подлежат применению при всех видах перевозок. Тем самым, обеспечивается единое регулирование схожих по существу отношений, складывающихся при перевозках грузов, пассажиров и багажа, осуществляемых всеми видами транспорта. Остальная часть правоот-

¹⁶ Морозов С.Ю. Транспортное право: Учебное пособие. М., 2008.

ношений, связанных с перевозками и транспортировкой, подлежит регулированию иными федеральными законами и нормативно-правовыми актами, и в первую очередь - транспортными уставами и кодексами.

Если посмотреть на правовое регулирование перевозок грузов, пассажиров и багажа (в том числе транспортных уставов и кодексов) с уровня федеральных законов, Гражданский Кодекс стремился обеспечить создание единой системы правового регулирования договора перевозки. Такая система была бы применима в сферах деятельности различных видов транспорта. Все транспортные уставы и кодексы в процессе их разработки и принятия должны пройти через одни и те же уровни согласования. Правительство РФ, Совет Федерации, Государственная Дума, Президент РФ, сами по себе должны способствовать устранению необоснованных различий в правовом регулировании перевозок грузов, пассажиров и багажа применительно к разным видам транспорта и обеспечить тем самым единообразное правовое регулирование договоров перевозки, базирующееся на основных положениях о перевозке, содержащихся в Гражданском Кодексе.

В то же время такой подход, когда основная нагрузка в деле правовой регламентации отношений, связанных с перевозками, возлагалась на транспортные уставы и кодексы, позволял учитывать технологические и правовые особенности условий перевозок грузов, пассажиров и багажа. Они осуществлялись различными видами транспорта, а также сложились традиции в соответствующих сферах транспортной деятельности, естественно в рамках, отведённых для этого ГК.

После введения в действие ГК РФ первым из новых транспортных уставов и кодексов был принят Воздушный кодекс Российской Федерации (далее - ВК РФ). Он был принят Государственной Думой 19 февраля 1997 г. и введён в действие с 1 апреля 1997 г. К сожалению, новый ВК РФ никак не может служить образцом урегулирования отношений, связанных с воздушными перевозками, в условиях рыночных отношений на основе принципиальных положений, содержащихся в ГК. Скорее можно говорить о примере противоположного

свойства, о негативном нормотворчестве, в процессе которого извращаются до «наоборот» цели отдельных транспортных уставов и кодексов (применительно к урегулированию договора перевозки), вытекающие из ГК РФ.

Вопреки очевидным потребностям имущественного оборота ВК, РФ не только не расширила сферу регулирования деятельности гражданской авиации и договора воздушной перевозки непосредственно федеральными законами, а напротив, сузила её и открыла неограниченный простор для ведомственного нормотворчества в этой области. Во-первых, сократился объём самого ВК по сравнению с ранее действовавшим ВК 1983 г., причём указанное сокращение произошло главным образом за счёт норм, регламентирующих коммерческую деятельность гражданской авиации (гл. XV-XVII ВК), в частности за счёт правил о договоре перевозки. Во-вторых, ещё в большей степени умаление роли федеральных законов (в том числе и самого ВК) проявляется в том, что большое число норм, содержащихся в ВК, не являются нормами прямого действия, а включают в себя отсылки к иным актам и правилам, принимаемым так называемыми специально уполномоченными органами. При этом под «специально уполномоченными органами» ВК (ст. 6) понимает «федеральные органы исполнительной власти, а также органы, которым федеральным законом, указом Президента РФ или постановлением Правительства РФ предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности и на которые возложена ответственность этого органа». Из данного определения, тем не менее, следует, что основные отношения в сфере воздушных перевозок подлежат регулированию даже не указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ, а ведомственными нормативными актами. Причём под ведомственное регулирование подпадают не только отношения, связанные с коммерческими перевозками, но и в значительной степени публично-правовые отношения. Так, в порядке, определяемом Правительством РФ, т.е. по существу одним или несколькими ведомствами утверждается структура воздушного пространства (ст. 15 ВК), которая предопределяет ограничения использования воздушного пространства России. Осуществляется организация

использования воздушного пространства (ст. 14 ВК), включающая обеспечение разрешительного порядка использования воздушного пространства и контроль над его использованием, вводятся запрещения или ограничения использования воздушного пространства.

В ВК имеются многочисленные пробелы в правовом регулировании воздушных перевозок, в том числе и по тем вопросам, регламентация которых в силу прямых указаний ГК должна обеспечиваться транспортными уставами и кодексами. Например, в ВК всего одна статья посвящена фрахтованию воздушных судов (ст. 104), и то она лишь воспроизводит ч. 1 ст. 787 ГК, хотя в той же статье ГК сказано, что транспортными кодексами должны быть установлены порядок заключения и форма этого договора. Остаются без ответа вопросы о том, что представляют по своей природе и как регулируются при чартерных перевозках взаимоотношения владельца воздушного судна и чартерного фрахтователя с пассажирами и грузовладельцами.

Но главная беда заключается в том, что в тексте ВК имеются в немалом количестве нормы, которые вступают в прямое противоречие с положениями ГК. Данное обстоятельство представляет собой реальную опасность деформации всей системы правового регулирования договора перевозки.

Совершенно иное впечатление производит транспортный кодекс - Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ). Данный кодекс был принят Государственной Думой 31 марта 1999 г. и введён в действие с 1 мая 1999 г., который детально регулирует договорные отношения, возникающие в сфере морских перевозок, и действительно выполняет, как это и предусмотрено ПС, роль специального федерального закона (кодифицированного акта), регламентирующего условия перевозки грузов, пассажиров и багажа морским транспортом.

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее - КВВТ) принят Государственной Думой 7 февраля 2001 г. и введён в действие со дня официального опубликования 12 марта 2001 г. Его разработчики, видимо, ориентировались не на текст КТМ, обеспечивающего наиболее полное ре-

гулирование договорных отношений, возникающих при перевозках грузов, пассажиров и багажа, а, скорее, на ТУЖД, гарантирующего широкие возможности ведомственного нормотворчества и предусматривающего односторонние преимущества для транспортных организаций.

В то же время Правительство РФ, не обеспечив выполнения содержащегося в ГК положения о разработке и принятии всех транспортных уставов и кодексов на уровне федеральных законов, в частности, в отношении автомобильного транспорта, сочло возможным принять новый Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации. Он принят Государственной Думой 24 декабря 2002 г. и введён в действие по истечении четырёх месяцев со дня официального опубликования.

Надо заметить, что никакой необходимости в принятии нового УЖТ РФ не было. Данный Устав разрабатывался в пакете иных федеральных законов, обеспечивающих реформу железнодорожного транспорта, и был принят и введён в действие вместе с новым Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который действительно включает в себя ряд положений, направленных на реформирование отношений собственности в сфере железнодорожного транспорта.

Следующий уровень правового регулирования договора перевозки - утверждаемые транспортными министерствами и ведомствами правила перевозок грузов. Действовавшие ранее правила перевозок грузов различными видами транспорта до настоящего времени сохраняют свою силу, однако сфера их применения постепенно сокращается. После принятия ГК (части второй) названные правила могли применяться в части, не противоречащей ГК, затем, после введения в действие новых транспортных уставов и кодексов, - также в части, не противоречащей и указанным законам. Кроме того, в последние годы указанные правила перевозок активно обновляются: транспортными министерствами и ведомствами принимаются новые отдельные разделы правил перевозок, заменяющие собой соответствующие разделы ранее изданных правил.

А теперь перейдем к рассмотрению правового регулирования договора транспортной экспедиции. Многие современные предприятия торгового бизнеса и магазины интернет-торговли реализуют товар через транспортно-экспедиторские компании. Объемы торговли посредством экспедиторских отгрузок растут, а о существующих рисках работы с экспедиторами клиентам становится известно зачастую, лишь когда наступает спорная ситуация, а ее изменение уже затруднительно. Важно понимать, что договор транспортной экспедиции имеет особое правовое регулирование в действующем законодательстве и незнание существа регулирования экспедиторских услуг может привести к значительному убытку для клиента экспедитора.

Транспортно-экспедиционные услуги благодаря части второй Гражданского кодекса 1996 г. нашли самостоятельное правовое регулирование в гл. 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция». Самостоятельная гражданско-правовая конструкция обязательства транспортной экспедиции предполагает целый комплекс мероприятий, необходимых для реализации целей участников договора. Между тем, ограничиваясь рядом статей Гражданского законодательства (ст. ст. 801–806), институт транспортной экспедиции весьма поверхностно регулировал соответствующие правоотношения. При этом эти правоотношения также предлагалось регулировать смежными обязательственными институтами (поручение, комиссия, агентирование), а также общими положениями (часть первая ГК РФ) об обязательствах, фактически исходя из общих идей и принципов гражданского права.

Практика предпринимательских отношений настоятельно требовала комплексного регулирования обязательств из транспортной экспедиции, с учетом также того, что ст. 801 ГК РФ предполагалось принятие Закона о транспортно-экспедиционной деятельности, иных законов и правовых актов, устанавливающих (определяющих) условия выполнения договорных обязательств из транспортной экспедиции. Принятие в 2003 г. Федерального закона от 30 июня 2003

г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»¹⁷ послужило основным способом преодоления коллизий и пробелов в регулировании транспортно-экспедиционных отношений. Между тем, касаясь распределения правосубъектности сторон в Законе, необходимо также обратить внимание на его усеченное действие.

Правовой потенциал Закона в регулировании транспортно-экспедиционных отношений был значительно снижен в результате бланкетных норм, определяющих необходимость дополнительного принятия Правительством РФ Правил транспортно-экспедиционной деятельности (п. 1 ст. 2 Закона), которыми должны быть утверждены перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции), требования к качеству и порядку оказания экспедиционных услуг. Соответствующие Правила¹⁸ разработаны и приняты Правительством лишь в 2006 г. До этого времени регулирование транспортной экспедиции осуществлялось нормами ГК РФ и Закона о транспортно-экспедиционной деятельности.

Во многом наличие Правил позволит устранить разрыв правовых связей, и их сегодняшнее представление в законодательстве поможет по-иному взглянуть на институт транспортной экспедиции. Следует также отметить и ведомственное нормотворчество последнего времени: учитывая, что экспедиторские документы являются неотъемлемой частью договора транспортной экспедиции, Минтранс РФ Приказом от 11 февраля 2008 г.¹⁹ утвердил Порядок и формы экспедиторских документов.

В Правилах транспортно-экспедиционной деятельности определена нормативная база регулирования деятельности экспедиторов и перевозчиков: отношения между экспедитором и клиентом регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «О транспортно-

¹⁷ Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 27 (ч. 1). Ст. 2701.

¹⁸ Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» от 8 сентября 2006 г. № 554 // Собрание законодательства РФ. 2006. № 37. Ст. 3890.

¹⁹ Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 28.02.2008 № 11239) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2008. № 15.

экспедиционной деятельности», Правилами и договором транспортной экспедиции (п. 2 Правил). Одновременно это означает, что с момента начала действия Правил утратили силу и многочисленные документы (Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, Устав автомобильного транспорта), в своей части регулирующие отношения из транспортной экспедиции.

По общему правилу акты Правительства РФ вступают в силу по истечении семи дней после их официального опубликования. Документ опубликован в официальном издании - «Российской газете» от 13 сентября 2006 г. Следовательно, Правила должны применяться с 20 сентября 2006 г. Несмотря на то что п. 1 Правил определяет их содержание указанием на порядок оказания и требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг, фактически такой порядок не раскрывается. Единственное указание на определение качества делается в п. 15 Правил, устанавливающим обязанность экспедитора по требованию клиента предоставить сведения о подтверждении соответствия транспортно-экспедиционных услуг установленным требованиям. При этом п. 19 Правил вообще предлагает определять соответствие качества услуг на основании требований национальных стандартов Российской Федерации, нормативных правовых актов в области транспортно-экспедиционной деятельности, а также условий договора транспортной экспедиции. Между тем национальные стандарты качества транспортно-экспедиционных услуг на сегодняшний день не разработаны.

2 СОДЕРЖАНИЕ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

2.1 Существенные условия договоров

Содержание любого договора представляет собой совокупность условий, на которых он был заключён. Наиболее важными являются так называемые существенные условия договора. Они представляют собой необходимые (обязательные) условия, которые закреплены ГК РФ и достижение договорённости по которым достаточно для заключения договора. Если в договоре отсутствуют положения о существенных условиях договора, то такой договор будет считаться незаключённым и не будет иметь юридических последствий, несмотря на то, что он был подписан сторонами²⁰.

Определение круга существенных условий договора является одним из центральных вопросов науки гражданского права, неминуемо вызывая дискуссии по нему среди цивилистов.

Столь пристальное внимание ученых легко объяснимо: во-первых, сам законодатель в ст. 432 ГК предусматривает, что договор считается заключённым, если между его сторонами достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Под существенными условиями понимают условия, необходимые и достаточные для того, чтобы договор считался заключённым. Договор считается заключённым, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Существенными являются условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение (п.1 ст.432 ГК РФ).

Применительно к перевозке существенные условия зависят от вида дого-

²⁰ Третьяков А.М. Существенные условия концессионного соглашения.// Пробелы в российском законодательстве. 2010. № 4. С.126-129.

вора, а также от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка.

Существенными условиями договора перевозки груза являются:

- Предмет договора;
- Наименование и количество груза;
- Срок перевозки;
- Пункты отправления и назначения;
- Размер провозной платы;
- Наименование грузоотправителя и грузополучателя;
- Иные условия, признанные таковыми в соответствии с вышеперечис-

ленными транспортными уставами и кодексами.

Существенными условиями договора перевозки пассажира и его багажа являются:

- Предмет договора;
- Дата и время отправления, дата и время прибытия;
- Пункты отправления и назначения;
- Размер провозной платы;
- Иные условия, признанные таковыми в соответствии с вышеперечис-

ленными транспортными уставами и кодексами.

Существенными условиями договора фрахтования (чартера) являются:

- Предмет договора;
- Размер провозной платы;
- Количество рейсов;
- Иные условия, признанные таковыми в соответствии с вышеперечис-

ленными транспортными уставами и кодексами. Ими могут быть наименование места погрузки груза, наименование места назначения или направления транспортного средства, род и вид груза, название и тип транспортного средства, класс судна, флаг судна, технические и эксплуатационные данные транспортного средства, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, срок действия чартера, маршрут транспортного средства и т.д.

В соответствии с п.2 ст.18 Устава автомобильного транспорта договор

фрахтования при автомобильной перевозке должен включать в себя:

- Сведения о фрахтовщике и фрахтователе;
- Наименование груза;
- Тип предоставляемого транспортного средства (при необходимости - количество транспортных средств);
- Маршрут и место подачи транспортного средства;
- Сроки выполнения перевозки;
- Размер платы за пользование транспортным средством.

Дополнительные условия договоров перевозки груза, пассажира и его багажа, фрахтования определяются транспортными уставами и кодексами. Отдельно хотелось бы остановиться на сроке перевозки. Срок в договоре перевозки - это промежуток времени, в течение которого груз или пассажир должен быть доставлен из пункта отправления в пункт назначения. Сроки доставки определяются транспортными уставами и кодексами, договором перевозки, либо основываются на разумных или обычно принятых сроках (ст.792 ГК РФ).

В соответствии с легальным определением договора транспортной экспедиции, содержащимся в ч. 1 ст. 801 ГК РФ, одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя или грузополучателя) выполнять или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Существенным условием договора транспортной экспедиции является его предмет, которым являются услуги, связанные с перевозкой груза или организацией осуществления таких услуг. Организация выполнения услуг, связанных с перевозкой грузов, имеет место в тех случаях, когда экспедитор в силу имеющейся у него возможности (ст. 805 ГК РФ) привлекает к выполнению своих обязательств третьих лиц.

В литературе указывается на известную неопределенность предмета договора транспортной экспедиции²¹. И действительно, ч. 1 ст. 801 ГК РФ содержит два открытых перечня услуг, которые могут быть предметом договора

²¹ Гражданское право: Учебник: В 3-х т. / Под ред. А.П. Сергеева. М., 2012. Т. 2. С. 566.

транспортной экспедиции.

По мнению В.А. Егиазарова, «предметом договора транспортной экспедиции являются услуги, связанные с перевозкой груза. Услуги, оказываемые экспедитором, могут быть основными и дополнительными. Как правило, это определяется договором, заключенным между экспедитором и клиентом»²².

Так называемые базовые (основные) услуги, связанные с организацией грузовых перевозок и маршрутом, выбранным экспедитором или клиентом, подразумевают: заключение от имени клиента или от своего имени договора перевозки груза; обеспечение отправки и получения грузов, а также другие услуги, связанные с перевозкой.

В круг дополнительных услуг, которые могут быть предусмотрены договором транспортной экспедиции, согласно Гражданскому кодексу РФ включены следующие услуги: получение требующихся для экспорта или импорта документов; выполнение таможенных и иных формальностей; проверка количества и состояния груза; погрузка и выгрузка груза; уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента; хранение груза, его получение в пункте назначения; выполнение иных операций и услуг, касающихся транспортировки грузов.

При рассмотрении вопроса подразделения транспортно-экспедиторских услуг на основные и дополнительные, Ф.М. Полянский считает, что правовое значение деления экспедиторских услуг на основные и дополнительные заключается в том, что первые формируют его как отдельный договорный тип²³.

По мнению В.В. Кулешова, подразделение транспортно-экспедиторских услуг на основные и дополнительные не имеет юридического значения,

²² Транспортное право: Учебник / В.А. Егиазаров. 7-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2011. 608 с.

²³ Гражданское право / Отв. ред. Ю.К. Толстой, Н.Ю. Расказова. С. 558.

поскольку закон не предусматривает особенности правового регулирования конкретного вида услуг²⁴.

Придерживаясь той же позиции, А.В. Соловых предлагает скорректировать редакцию ст. 801 ГК РФ, исключить упомянутое деление и применить для определения предмета договора транспортной экспедиции юридико-технический способ, используемый в ст. 779 ГК РФ, — указать примерный перечень транспортно-экспедиционных услуг и исключить диапазон услуг, которые могут быть охвачены данным видом договора²⁵.

А.Г. Калпин разделил все услуги, связанные с транспортировкой товаров (в том числе и саму перевозку, а также экспедирование грузов), на операции, которые включают:

- а) подготовку к транспортировке;
- б) поставку товаров к месту отправления;
- в) погрузку;
- г) техническое обслуживание товара в пути;
- д) разгрузку груза, а также проверку веса и состояния;
- е) доставку до склада грузополучателя;
- ж) передачу груза на складе получателя²⁶.

Полностью разделяя данное мнение, следует отметить, что договор экспедиции может охватывать все эти этапы, или только некоторые из них, а также отдельные операции. С учетом этого договор транспортной экспедиции может обеспечить полный спектр услуг, связанный с совершением целого комплекса данных операций, т.е. доставку товаров со «склада на склад» или частичное транспортно-экспедиционное обслуживание, означающее предоставление услуг, связанных только с одним из перечисленных этапов или даже отдельным элементом такого этапа.

²⁴ Кулешов В.В. Договор транспортной экспедиции: проблемы правового регулирования: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 59.

²⁵ Соловых А.В. Договор транспортной экспедиции: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 8.

²⁶ Калпин А.Г. Глава 11. Договор перевозки // Гражданское право. Часть вторая: Учеб. / Отв. ред. В.П. Мозолин. М., 2004. С. 439 - 440.

Подобное разделение договора транспортной экспедиции на две разновидности предлагают сделать и И.Е. Данилкина, и В.В. Кулешов²⁷.

Рассуждая о предмете договора транспортной экспедиции, необходимо отметить его двусторонний и взаимный характер. Данное обстоятельство предопределяет необходимость включения в предмет этого договора не только действий экспедитора по выполнению или организации выполнения соответствующих услуг, связанных с перевозкой груза, но и действий клиента по возмещению экспедитору понесенных им расходов (ведь он исполняет свои обязательства «за счет другой стороны»), а также по уплате экспедитору причитающегося ему вознаграждения.

Интересным, с юридической точки зрения, является возможность включения в предмет договора транспортной экспедиции непосредственно самой перевозки груза. Часть 1 ст. 801 ГК РФ предусматривает в качестве предмета договора транспортного экспедирования заключение от имени экспедитора или от имени клиента договора перевозки. Однако в качестве лица, оказывающего транспортно-экспедиционные услуги, может выступать и сам перевозчик (ч. 2 ст. 801 Гражданского кодекса РФ).

Как представляется, если предмет договора транспортной экспедиции включает услуги по перевозке груза, то имеют место два самостоятельных договорных обязательства: по перевозке груза и по оказанию транспортно-экспедиционных услуг, соответственно, договор транспортной экспедиции является договором смешенного типа.

Прежде всего, на наш взгляд, при определении обязательств по договору сторонам необходимо избегать абстрактных и общих формулировок.

В договоре следует детально прописывать все предстоящие операции, связанные с перевозкой груза. В предмете договора необходимо указать, какие именно функции будет выполнять экспедитор, согласовать вопрос о том,

²⁷ Данилкина И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 8; Кулешов В.В. Указ. соч. С. 59.

должен ли он сам перевозить груз либо осуществлять перевозку по договору с другой организацией.

В порядке расчетов необходимо прописать отдельно стоимость перевозки, расходы, возмещаемые экспедитору.

Такого рода мероприятия помогут не только четко организовать правовую работу по исполнению договора, но и избежать неблагоприятных публично-правовых последствий, связанных с различным режимом налогообложения вознаграждения экспедитора и возмещаемых ему расходов.

С учетом изложенного можно предложить включить в типовой договор транспортной экспедиции следующий пункт 1 (подпункты 1.1, 1.2), касающийся предмета договора:

«1.1. По настоящему договору Исполнитель обязуется автомобильным транспортом по маршруту, избранному Заказчиком на основании конкретной Заявки Заказчика, доставить вверенный ему Заказчиком или Грузоотправителем груз в количестве и ассортименте, указанном в товарно-транспортной накладной, именуемый в дальнейшем «груз», в пункт назначения, указанный в Заявке Заказчика, и выдать груз Заказчику или Грузополучателю соответственно, а Заказчик обязуется уплатить за перевозку груза плату, установленную настоящим договором.

1.2. Дополнительные услуги, в том числе сопряженные с перевозками, операции, такие, как сопровождение груза, получение денежных средств в розничных торговых точках, выполняемые по поручению Заказчика, организация погрузочно-разгрузочных работ в пункте назначения, указанном в Заявке Заказчика, Исполнитель оказывает в соответствии с поручением Заказчика на основании Заявок, а Заказчик обязуется уплатить за конкретную услугу вознаграждение в соответствии с условиями настоящего договора».

2.2 Субъектный состав

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа – также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на

получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа (п. 1 ст. 786 ГК РФ). Данное положение содержит определение двух самостоятельных договоров: о перевозке пассажира и перевозке багажа.

Пассажир – физическое лицо, перевозка которого осуществляется на основании договора перевозки пассажира или договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира²⁸.

Пассажиром признается лицо, совершающее поездку по действительному проездному билету либо находящееся на территории ж.д. станции, автостанции, вокзала (ж.д., морского, речного, автовокзала, аэропорта) непосредственно перед поездкой или после нее.

Дети, следующие совместно с пассажиром, – наделены статусом пассажира как самостоятельного субъекта перевозки, независимо от того, перевозятся ли они без предоставления или с предоставлением отдельного места, бесплатно или с предоставлением льготы, оформляется или не оформляется на них отдельный проездной документ.

Перевозчик – транспортная организация, относящаяся, как правило, к транспорту общего пользования, или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить пассажира из пункта отправления в пункт назначения. В случаях перевозки в прямом смешанном сообщении перевозчик обязуется доставить пассажира в пункт назначения, организовав необходимое правовое и технологическое взаимодействие с другими перевозчиками по модели единого перевозчика либо по модели возложения²⁹.

В договоре перевозки грузов участвуют транспортная организация, которая осуществляет перевозку, и грузоотправитель-предприниматель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий провозную плату (ст. 785 ГК

²⁸ Маслова А.В. Предприниматель и потребитель: две стороны одной медали. М.: Редакция "Российской газеты", 2015. Вып. 1. 144 с.

²⁹ Маслова А.В. Предприниматель и потребитель: две стороны одной медали. М.: Редакция "Российской газеты", 2015. Вып. 1. 144 с.

РФ). Обычно грузоотправитель-предприниматель сдает груз транспортной организации, называя третьего участника транспортного процесса - грузополучателя, с которым он связан обязательством и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

Заключение договора перевозки грузов предпринимателями требует наличия определенных организационных предпосылок.

Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями-предпринимателями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах, в результате чего конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки.

С учетом особенностей перевозок грузов на различных видах транспорта документы, регулирующие организацию перевозки грузов, имеют разную правовую форму: при перевозках в прямом сообщении - это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов; при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении - ежесуточная заявка, недельный календарный план, месячный график подачи судов³⁰.

Субъектами обязательства по перевозке являются перевозчик, грузоотправитель, а также грузополучатель.

Перевозчиками грузов могут быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов. Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять юридические лица - предприниматели.

Термины «перевозчик», «грузоотправитель», «грузополучатель» используются практически на всех видах транспорта, а также в нормативных

³⁰ Бажина М.А. Основные направления реформирования законодательства о договоре перевозки грузов / под ред. О.А. Кузнецовой, В.Г. Голубцова, Г.Я. Борисевич, Л.В. Боровых, Ю.В. Васильевой, С.Г. Михайлова, С.Б. Полякова, А.С. Телегина, Т.В. Шершень // Пермский юридический альманах. Ежегодный научный журнал. 2018. N 1. С. 332 - 337.

актах, регулирующих отношения на транспорте. Однако на морском транспорте (ст. 115 КТМ) используется и другая терминология. Грузоотправителя там иногда называют фрахтователем, а договор перевозки - договором фрахтования (ст. 787 ГК). Поскольку указанная терминология специфична для морских перевозок и притом применяется не всегда, то субъекты обязательства по перевозке в данном разделе работы будут называться «перевозчики», «грузоотправители», «грузополучатели».

В соответствии со ст. 801 ГК РФ сторонами по договору транспортной экспедиции являются экспедитор и клиент. Рассмотрим, какие субъекты гражданского права могут действовать в качестве той или иной стороны по договору.

Итак, в качестве клиентов по договору транспортной экспедиции могут выступать как предприниматели, так и лица, не использующие транспортно-экспедиционные услуги в предпринимательских целях, например физические лица. Для того чтобы являться указанной стороной по договору, лицо должно быть заинтересовано в транспортно-экспедиционном обслуживании и отвечать общим требованиям гражданской правосубъектности, т.е. обладать правоспособностью и дееспособностью. Так, по мнению В.В. Витрянского, клиентом по договору транспортной экспедиции могут быть «любые правосубъектные лица, заинтересованные в транспортно-экспедиционном сотрудничестве и являющиеся грузоотправителями или грузополучателями по отношению к экспедируемому грузу»³¹. В.В. Витрянский пишет, что «представляются необоснованными встречающиеся в современной юридической литературе попытки расширить круг субъектов договора транспортной экспедиции за счет отказа от обязательности такого признака, как их роль в качестве грузоотправителя (грузополучателя) в отношениях с транспортными организациями»³². Данное утверждение В.В. Витрянский обосновывает тем, что в противном случае «такой взгляд на клиента по

³¹ Витрянский В.В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. С. 87.

³² Там же.

договору транспортной экспедиции не корреспондирует с обязательным признаком предмета этого договора, а именно неразрывной связью оказываемых по нему транспортно-экспедиционных услуг с перевозкой груза»³³. В.А. Егиазаров также разделяет освещаемую позицию и считает, что «необходимо, чтобы клиент был отправителем или получателем груза»³⁴. К указанной позиции присоединяется и С.Ю. Морозов, который пишет, что «законодателем установлено, что в качестве клиента могут выступать лишь грузоотправители или грузополучатели»³⁵.

Существует, однако, и другая точка зрения. Так, О.Н. Садиков отмечает, что «клиентом в договоре транспортной экспедиции могут выступать наряду с отправителем и получателем груза также и другие лица: собственник груза, перевозчик и другие субъекты, интересы которых связаны с перевозкой вследствие наличия договорных отношений с отправителем или получателем груза»³⁶. Данную позицию также поддерживают Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов, они пишут: «...клиентами по договору могут быть любые лица (прежде всего отправитель и получатель груза, а также его собственник), заинтересованные в получении экспедиционных услуг»³⁷.

Разделяя в целом приведенную выше позицию известных ученых, отметим, что наиболее точной, на наш взгляд, является позиция А.Г. Калпина, а именно: «...клиентом в договоре могут быть грузоотправители, грузополучатели, собственники или иные владельцы груза, не совпадающие с отправителями либо с получателями, другие лица, заинтересованные в экспедиторских услугах»³⁸.

Договор транспортной экспедиции, помимо прочего, является взаимным. Это означает, что у обеих сторон рассматриваемого договора имеются

³³ Там же.

³⁴ Егиазаров Е.А. Транспортное право: Учебник. М.: Юстицинформ, 2008. С. 179.

³⁵ Морозов С.Ю. Транспортное право. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 279.

³⁶ Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть 2 / Под ред. О.Н. Садикова. М.: Инфра-М, 2008. С. 454.

³⁷ Гражданское право: Учебник. Часть II / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. М. С. 414 - 415.

³⁸ Калпин А.Г. Глава 11. Договор перевозки // Гражданское право. Часть вторая: Учеб. / Отв. ред. В.П. Мозолин. М., 2004. С. 439 - 440.

корреспондирующие права и обязанности. ГК РФ только в самом общем виде упоминает о правах и обязанностях экспедитора и клиента (например, право сторон расторгнуть договор в одностороннем порядке, обязанность выдать экспедитору доверенность, если таковая требуется, и т.п.).

Основные положения о правах и обязанностях сторон договора транспортной экспедиции прописаны в Законе № 87-ФЗ.

Так, клиент вправе выбирать маршрут следования груза и вид транспорта, требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза, давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции (ч. 6 ст. 3 Закона № 87-ФЗ).

Клиент также вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив экспедитора об этом в разумный срок. При этом, заявив об отказе, клиент возмещает экспедитору убытки, вызванные расторжением договора (ст. 806 ГК РФ).

Экспедитор вправе получить необходимые документы и информацию о грузе (ч. 1 ст. 804 ГК РФ), не приступать к исполнению обязанностей по договору транспортной экспедиции в случае непредставления необходимой для исполнения обязательства информации (ч. 3 ст. 804 ГК РФ, ч. 4 ст. 3 Закона № 87-ФЗ), отступать от указаний клиента, если это необходимо в интересах клиента и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос (ч. 1 ст. 3 Закона N 87-ФЗ).

Если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта, исходя из интересов клиента, при этом незамедлительно уведомляя клиента о своих действиях (ч. 2 ст. 3 Закона № 87-ФЗ), привлекать третьих лиц для исполнения своего обязательства, если из договора транспортной экспедиции

не следует, что экспедитор обязан исполнить обязанности лично (ст. 805 ГК РФ), отказаться в одностороннем порядке от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив клиента в разумный срок и возместив ему убытки, вызванные расторжением договора (ст. 806 ГК РФ).

Помимо названных, экспедитор имеет и другие права, установленные законом и договором. В частности, одним из таких прав является право экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества.

За возникшую порчу груза вследствие его удержания экспедитором в случаях, предусмотренных частью 3 ст. 3 Закона № 87-ФЗ, ответственность несет клиент. Анализируя приведенную норму ч. 3 ст. 3 Закона № 87-ФЗ, Ф.М. Полянский обращает внимание на то, что право на удержание груза возникает у экспедитора, только если это предусмотрено договором. По его мнению, это противоречит ч. 1 ст. 359 ГК РФ, по смыслу которой право кредитора на удержание вещи должника возникает исключительно в силу неисполнения последним денежного обязательства и не требует специального упоминания в договоре. Данное противоречие, как считает Ф.М. Полянский, должно разрешаться в пользу ГК РФ³⁹. Указанное мнение заслуживает внимания.

Что касается обязанностей экспедитора, то в соответствии с ГК РФ и ст. 4 Закона № 87-ФЗ они могут быть сведены к следующим: оказание услуг в соответствии с договором транспортной экспедиции, сообщение клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации - запрос у клиента необходимых дополнительных данных, уведомление клиента о допущенных отступлениях при исполнении договора

³⁹ Гражданское право / Отв. ред. Ю.К. Толстой, Н.Ю. Рассказова. С. 562.

транспортной экспедиции, предоставление информации клиенту в соответствии с нормами Закона РФ от 7 февраля 1992 года № 2300-1 «О защите прав потребителей», если в качестве клиента выступает потребитель, а также выдача клиенту экспедиторского документа, предоставление оригиналов договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента, незаключение от имени клиента договора страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

Основными обязанностями клиента в соответствии с ГК РФ и Законом № 87-ФЗ являются прежде всего предоставление экспедитору документов и другой информации о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции (ч. 1 ст. 804 ГК РФ), уплата причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещение понесенных им расходов в интересах клиента (ч. 2 ст. 5 Закона N 87-ФЗ).

Ответственность сторон по договору транспортной экспедиции определяется в соответствии с этим договором, ГК РФ, а также Законом № 87-ФЗ и другими законами. Как следует из ст. 803 ГК РФ, за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору транспортной экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами гл. 25 ГК РФ. «По общему правилу гл. 25 ГК экспедитор как предприниматель обязан возместить клиенту убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства безотносительно к наличию своей вины. Экспедитор освобождается от ответственности в случае наличия обстоятельств непреодолимой силы»⁴⁰.

Однако закон предусматривает и ограниченный размер ответственности экспедитора перед клиентом.

⁴⁰ Бажина М.А. Основные направления реформирования законодательства о договоре перевозки грузов / под ред. О.А. Кузнецовой, В.Г. Голубцова, Г.Я. Борисевич, Л.В. Боровых, Ю.В. Васильевой, С.Г. Михайлова, С.Б. Полякова, А.С. Телегина, Т.В. Шершень // Пермский юридический альманах. Ежегодный научный журнал. 2018. N 1. С. 332 - 337.

Согласно ст. 803 ГК РФ и ч. 2 ст. 6 Закона № 87-ФЗ в случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Как известно, ответственность перевозчика в большинстве случаев является ограниченной.

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза экспедитор несет ответственность в виде возмещения ущерба и только в случае, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. При этом размер ответственности экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза ограничен пределами, установленными ст. 7 Закона № 87-ФЗ.

За нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции экспедитор возмещает убытки, если иное не предусмотрено договором между ними и если экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. При этом, если клиентом является потребитель, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере 3%, но не более 80% суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательства, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента (ст. 9 Закона № 87-ФЗ).

Статья 10 Закона № 87-ФЗ содержит правила об ответственности клиента перед экспедитором. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, указанной в Законе № 87-ФЗ. При этом ответственность клиента перед экспедитором подчиняется общим правилам об ответственности за нарушение обязательств. В то же время Закон № 87-ФЗ предусматривает и специальные

правила. В частности, согласно ч. 1 ст. 10 Закона № 87-ФЗ если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в связи с исполнением обязательств по договору транспортной экспедиции, клиент должен уплатить экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере 10% от суммы этих расходов. Кроме того, клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере 0,1% от вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.

Статья 11 Закона № 87-ФЗ предусматривает возможность для сторон договора транспортной экспедиции установить более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным законом или международным договором размером ответственности и признает ничтожными соглашения об устранении имущественной ответственности экспедитора или об уменьшении ее размеров, установленных Законом № 87-ФЗ.

За исключением предъявления иска к экспедитору потребителем, до предъявления клиентом иска по договору транспортной экспедиции требуется предъявление им претензии к экспедитору. Данное положение содержит ст. 12 Закона № 87-ФЗ. Этой же статьей предусматривается, что претензия должна быть подана клиентом в течение 6 месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии, а также указывается момент начала исчисления сроков для предъявления претензий. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договоров транспортной экспедиции, составляет 1 год.

2.3 Исполнение договоров

Договоры перевозки пассажиров могут быть разовые (для однократного проезда) и длительные. Последние применяются при перевозках городским и пригородным транспортом и заключаются путем приобретения абонементного билета. Разовые договоры могут заключаться для проезда в одном, а иногда и в

обратном направлении (туда и обратно) и имеют установленный срок действия (срок годности), в пределах которого пассажир имеет право делать остановки в пути, т. е. прерывать перевозку. В некоторых случаях срок годности билета может быть продлен. При этом, если билет не был использован по уважительной причине (например, по болезни пассажира), перевозчик обязан, а в остальных случаях вправе продлить срок годности билета.

Провозная плата, будучи ценой договора, на транспорте общего пользования определяется тарифами, а в остальных случаях - соглашением сторон (ст. 790 ГК). Тарифы на перевозки устанавливаются федеральными и местными (для городского и пригородного транспорта) органами исполнительной власти. Тарифы зависят от вида перевозки, ее расстояния, рода (типа) перевозочных средств и категории (класса) занимаемого в них места. Существуют общие и льготные тарифы для некоторых пассажиров. В установленных законом случаях пассажир вообще может быть освобожден от внесения провозной платы (пенсионеры в городском транспорте и др.). Понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организации за счет средств соответствующего бюджета. Провозная плата вносится при заключении договора. Исключения составляют перевозки в немаршрутных таксомоторах, расчеты за перевозку в которых производятся после ее завершения.

Основная обязанность пассажира - уплата провозных платежей. Приобретение билета и означает исполнение данной обязанности, если пассажиру не предоставлено право бесплатного проезда. Пассажир обязан хранить билет до окончания поездки и предъявить его в пути следования по первому требованию должностных лиц, уполномоченных на проверку проездных документов. Пассажир, обнаруженный в поезде (на судне, в самолете) без билета или с билетом, не дающим право на проезд в данном поезде (на судне в самолете), обязан уплатить штраф в установленном размере и, кроме того, стоимость проезда до ближайшей станции (порта). Затем он либо приобретает билет для дальнейшего следования, либо удаляется из поезда

(снимается с рейса). Пассажиры обязаны соблюдать установленные правила перевозок.

Права, которые принадлежат пассажиру, различны и могут быть связаны с: а) заключением и исполнением договора перевозки; б) изменением первоначально заключенного договора и в) отказом от его исполнения. В самом общем виде они указаны в ст. 786 ГК и конкретизированы в транспортных уставах и кодексах. Кроме того, перечень этих прав не замыкается в рамках транспортного законодательства. Пассажир, выступающий как потребитель, имеет и иные права, вытекающие из Закона о защите прав потребителей (гл. III)⁴¹.

Прежде всего, пассажир имеет право занять место в соответствии с билетом. В случае непредоставления пассажиру места согласно билету перевозчик обязан предоставить ему место хотя бы и более высокой категории без взимания доплаты. При согласии пассажира занять место меньшей стоимости ему возвращается разница. Если пассажир отказывается от предложенной ему замены, перевозчик возвращает стоимость проезда. Кроме того, пассажир вправе провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до 5 лет (на воздушном и морском транспорте - до 2 лет, а в городском транспорте - до 7 лет), если он не занимает отдельного места. Другие следующие с пассажиром дети провозятся по детским билетам с предоставлением отдельного места⁴². Пассажир вправе также бесплатно провозить с собой вещи (ручную кладь) в пределах установленных весовых норм. Сверх этих норм ручная кладь может провозиться в качестве багажа за отдельную плату. Пассажир вправе сделать одну остановку в пути, предупредив о том перевозчика, с продлением срока годности билета на установленное время, а в случае болезни - на время болезни (при наличии справки из лечебного учреждения).

⁴¹ Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 18.03.2019) «О защите прав потребителей» // Российская газета. 1996. № 8.

⁴² Матвеева Н.А. Перевозка несовершеннолетних пассажиров различными видами транспорта // Безопасность бизнеса. 2018. N 1. С. 25 - 29.

Далее, пассажир имеет право: а) занять в пути следования свободное место в вагоне (каюте) более высокой категории с доплатой разницы стоимости проезда; б) выехать (вылететь) поездом (судном, самолетом), отходящим ранее того, на который взят билет, сделав на нем необходимую отметку в кассе станции (вокзала). Наконец, пассажир вправе отказаться от договора до начала перевозки или в пути следования. Отказ может быть вынужденным (болезнь, задержка рейса и т. д.) и добровольным. При вынужденном отказе пассажиру возвращаются деньги по неиспользованному полностью или частично билету. Последствия добровольного отказа зависят от времени отказа. Возвращаемая пассажиру часть стоимости проезда обратно пропорциональна количеству времени, оставшемуся до отправления транспортного средства. Она определяется в транспортных уставах и кодексах.

В случае прекращения договора в пути следования пассажиру возвращается стоимость проезда за непроследованное расстояние. Во всех случаях возврата проездных документов с пассажира взыскивается установленный сбор. Так, при опоздании на поезд в течение 3 ч, а вследствие болезни или несчастного случая - в течение 3 суток с момента отправления поезда, на который приобретен билет, пассажир имеет право возобновить при условии доплаты стоимости спального места (плацкарты) проездные документы на другой поезд или получить обратно стоимость проезда за вычетом стоимости плацкарты (ст. 92 ТУЖД).

Перевозчик обязан доставить пассажира в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством. Эти сроки фиксируются в утвержденных перевозчиком расписаниях движения транспортных средств (полетов). Перевозчик несет ответственность за задержку отправления пассажира, а также за опоздание прибытия транспортного средства, перевозящего пассажира, в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях). Ответственность перевозчика наступает при наличии его вины и состоит в уплате неустойки (штрафа) в размере, установленном транспортным уставом или кодексом (ст. 795 ГК). Вина

перевозчика в такой просрочке презюмируется: он отвечает, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни или здоровью гражданина, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. Кроме того, при отказе пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик возвращает пассажиру провозную плату.

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира определяется не правилами о договоре перевозки, а нормами деликтного права (гл. 59 ГК). В этом случае перевозчик отвечает за причинение вреда жизни и здоровью пассажира (в том числе безбилетного), выступая как владелец источника повышенной опасности (ст. 1079 ГК) Лишь на морском транспорте установлено, что перевозчик отвечает за смерть пассажира или повреждение его здоровья при наличии вины (ст. 186 КТМ). Следовательно, не допускается безвиновная ответственность перевозчика перед пассажиром за повышенно опасную деятельность по эксплуатации транспорта. Размер ответственности определен в сумме, не превышающей 175 тысяч расчетных единиц. При доказанности умысла и грубой неосторожности перевозчика названное ограничение отпадает.

Приведенное правило существенно ограничивает ответственность морского перевозчика и установлено вопреки ст. 800 ПК. Последняя же допускает именно повышение, а не ослабление ответственности перевозчика.. Правила о внедоговорной ответственности владельца источника повышенной опасности носят более жесткий характер. Кроме того, законом или договором перевозки может быть предусмотрена повышенная ответственность перевозчика (ст. 800 ГК).

Перевозка багажа. Багажом являются вещи и иные материальные ценности, которые отправляются пассажиром для личных бытовых целей за отдельную плату на основе проездного документа (билета) пассажира и перевозятся вместе с ним в багажном вагоне (ст. 2 Закона о федеральном железнодорожном транспорте) или в ином багажном помещении. По договору

перевозки багажа перевозчик обязуется доставить вверенный ему пассажиром багаж в указанный пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить за провоз багажа установленную плату (ст. 786 ГК).

Обязанность перевозки багажа для транспортной организации вытекает из договора перевозки пассажира, но оформляется она дополнительным соглашением к нему. Поэтому багаж принимается к перевозке только при предъявлении проездного билета. Он может быть сдан как в пункте отправления, так и в пути (на железнодорожном и некоторых других видах транспорта). Прекращение договора перевозки багажа допустимо ранее окончания срока действия договора перевозки пассажира и не оказывает влияния на действие последнего. Подобно тому, как договор перевозки пассажира носит личный характер, так и договор перевозки багажа заключается только с тем лицом, которому принадлежит право проезда по предъявленному при сдаче багажа билету.

Перевозка багажа оформляется выдачей пассажиру багажной квитанции (п. 2 ст. 786 ГК), по которой впоследствии выдается багаж, а на проездном билете ставится отметка (штампель и т. п.). В отличие от грузовой накладной багажная квитанция обычно является документом на предъявителя, поэтому право на получение багажа принадлежит всякому держателю квитанции. К перевозке багажом обычно принимаются только такие вещи и предметы, которые по своим размерам, упаковке и свойствам могут быть без затруднений погружены и размещены в багажном помещении транспортного средства и не причинят вреда последнему, а также багажу других пассажиров. Некоторые вещи (например, взрывчатые, опасные, легковоспламеняющиеся и т. п. вещества) к перевозке багажом вообще не принимаются. Перевозчик вправе потребовать вскрытия багажа для проверки его содержания. При обнаружении в багаже вещей, запрещенных к перевозке, владелец багажа уплачивает штраф в установленном размере, а в некоторых случаях привлекался к иной ответственности (административной и уголовной).

Плата за перевозку багажа взыскивается в момент принятия его к перевозке по установленным тарифам или по соглашению сторон. На некоторых видах транспорта, например воздушном, установлены нормы перевозки багажа без внесения дополнительной платы. Перевозка багажа сверх этих норм осуществляется за плату по тарифу. Багаж может быть сдан к перевозке с объявленной ценностью. В этом случае взимается дополнительный сбор.

Багаж перевозится, как правило, в том же поезде (на том же судне, самолете), в котором следует пассажир. При невозможности такой отправки багаж должен быть отправлен ближайшим поездом (рейсом) соответствующего назначения. По желанию пассажира багаж может быть отправлен по другому маршруту или другим поездом (рейсом). Срок доставки багажа исчисляется временем следования транспорта, которым он был отправлен, до пункта назначения и должен соответствовать общим требованиям ст. 792 ГК. В пункте назначения багаж выдается предъявителю багажной квитанции. Однако пассажир вправе потребовать выдачи багажа в любом промежуточном пункте (станции, порту, аэропорту) следования. В случае утери багажной квитанции багаж выдается при условии, что лицо, претендующее на багаж, представит достаточные доказательства своего права на его получение. В таком случае багаж выдается по акту.

Прибывший в пункт назначения багаж хранится бесплатно в течение суток, считая с 00 ч суток, следующих за днем прибытия. За последующее время хранения взимается плата по тарифу. Багаж, не востребованный в течение 30 дней, подлежит реализации. Предъявитель багажной квитанции имеет право получить вырученные от реализации багажа деньги за вычетом причитающихся перевозчику сумм.

В случае неприбытия багажа в пункт назначения в течение установленных сроков пассажир вправе считать багаж утраченным и потребовать возмещения его стоимости. Перевозчик несет имущественную ответственность за сохранность принятого к перевозке багажа, если не докажет,

что утрата, недостача или повреждение багажа произошли не по его вине. Условия и объем ответственности перевозчика в этом случае определяются по правилам, аналогичным ответственности за несохранность груза (ст. 796 ГК). За просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивает штраф в установленном размере (ст. 165 УЖД, ст. 138 УАТ и др.). Если вследствие просрочки в доставке произошла порча багажа, возмещение его стоимости производится независимо от уплаты штрафа за просрочку.

По договору перевозки перевозчик обязан доставить вверенный ему груз в пункт назначения и сдать его грузополучателю. Исполнение договора перевозки заключается в выдаче груза в установленном месте.

Исполнение перевозочного обязательства завершается доставкой и выдачей груза, поступившего в адрес грузополучателя. При соответствии условиям обязательство прекращается (исполнением), в противном случае изменяется его содержание, наступает ответственность той или иной стороны договоров, опосредующих процесс перевозки грузов.

Договор перевозки груза, как и всякое гражданско-правовое обязательство, прекращается его надлежащим исполнением, что закреплено в п. 1 ст. 408 ГК РФ. Данное правило конкретизировано, например, в статьях Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. А именно, «пока имеет место надлежащее исполнение обязательств, нет места для ответственности. И наоборот, наступление ответственности исключает надлежащее исполнение обязательств». Поэтому надлежащее исполнение мы будем рассматривать как исключаящие ответственность сторон договора, а не надлежащее исполнение - как наступающую ответственность той или иной стороны договора.

При систематизации договоров надлежащее исполнение касается всех участников (субъектов) основного договора перевозки грузов и вспомогательных договоров (фрахтования и транспортной экспедиции). Так, например, грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке, обеспечив безопасность перевозки и сохранность груза, не допустив повреждения

транспортного средства, контейнера. При предъявлении для перевозки груза в таре или упаковке необходимо маркировать каждое грузовое место в соответствии с правилами перевозок грузов, определять массу груза и производить пломбирование транспортных средств, контейнеров.

Если грузоотправитель предъявил груз с опозданием, не в соответствии с договором или правилами перевозки грузов, то груз считается не предъявленным для перевозки.

Предусмотрена ответственность грузоотправителя при не указании в транспортной накладной особых отметок или мер предосторожности при перевозке груза; искажении сведений о свойствах груза; в случае задержки (простоя) транспортных средств, поданных под погрузку, или контейнеров, принадлежащих перевозчику и поданных под погрузку, сверх норм, установленных договором перевозки груза.

В обязанности перевозчика входит, например, предоставление в сроки, установленные договором перевозки груза, транспортных средств, контейнеров, пригодных для перевозок соответствующего груза, при необходимости хранить груз в терминале и т. д. Однако, как указывал В. Т. Смирнов, основной обязанностью перевозчика по договору перевозки является выдача груза в пункте его назначения управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю). Чтобы грузополучатель мог своевременно осуществить приёмку груза, перевозчик должен совершить ряд подготовительных действий, являющихся содержанием его обязанностей, сопутствующих выдаче груза, до их исполнения получатель не может принять прибывший в его адрес груз. К ним относятся: а) информационная обязанность сообщить грузополучателю о прибытии груза; б) обязанность подачи перевозочных средств под выгрузку, если выдача груза осуществляется не через склад транспортной организации»⁴³.

⁴³ Смирнов, В. Т. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения / Л. : ЛГУ, 1978. 221 с.

«С выдачей груза, - пишет В. Т. Смирнов, - прекращается обязательство по перевозке, а при наличии к тому оснований, возникает охранительное правоотношение, наступает ответственность перевозчика за ненадлежащее исполнение договора перевозки». Грузополучатель наделён обязанностью - принять доставленный ему груз. Кроме того, после выгрузки грузов грузополучатель обязан очистить от остатков этих грузов транспортные средства, контейнеры, а после перевозки грузов, перечень которых определяется правилами перевозок грузов, промыть и при необходимости продезинфицировать транспортные средства, контейнеры.

Таким образом, надлежащее исполнение сторонами договоров, опосредующих весь процесс перевозки грузов является основанием прекращения данных договоров. Причиной расторжения вспомогательного договора транспортной экспедиции, помимо надлежащего исполнения, является односторонняя инициатива, с обязанностью возмещения убытков. Напротив, неисполнение сторонами договоров, опосредующих весь процесс перевозки грузов, своих обязанностей можно назвать ненадлежащим исполнением, что является основанием наступления для них ответственности, предусмотренной транспортным законодательством.

3 ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТОРОН ЗА НАРУШЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ДОГОВОРАМ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Договор перевозки груза играет одну из ключевых ролей среди гражданско-правовых договоров, заключаемых в сфере транспорта⁴⁴. Договор перевозки груза, заключенный в пользу получателя груза, представляет собой трехстороннее обязательство, в котором участвуют перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель, каждый из которых имеет определенные права, а также обязанности, связанные с перевозкой груза⁴⁵.

Как следует из п.1 ст. 793 ГК РФ в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Нормы об ответственности сторон за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке груза установлены главой 6 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ, главой VII Устава железнодорожного транспорта РФ, § 8 главы VIII Кодекса торгового мореплавания РФ, главой XV Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, главой XVII Воздушного кодекса РФ.

В соответствии с п. 2 ст. 793 ГК РФ соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика являются недействительными, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Правила о недействительности соглашений, заключенных с целью ограничения и освобождения от ответственности не только перевозчика, но и грузоотправителя, грузополучателя содержатся в ст. 122 КВВТ РФ, ст. 37 УАТ РФ, ст. 175 КТМ РФ, ст. 114 УЖТ РФ.

⁴⁴ Стригунова Д.П. Основные черты договора перевозки груза в российском законодательстве. Современное право. 2013. № 1. С. 39-43.

⁴⁵ Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 2/ под ред. А.П. Сергеева. — М.: РГ-Пресс, 2012.

Между тем, как отмечает С.Ю. Морозов, «в транспортных уставах и кодексах существуют разные правила о возможности изменения пределов ответственности»⁴⁶. Так, в частности, согласно п. 2 ст. 175 КТМ РФ перевозчик имеет право заключать соглашения об освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности в установленных данной статьей случаях. Ст.8 УЖТ РФ допускает установление особых условий перевозок грузов и ответственности сторон за их перевозку и сохранность, если свойства груза (багажа, грузобагажа) или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. А, например, ст. 123 ВК РФ предусматривает возможность для перевозчика заключать соглашения с грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными ВК РФ или международными договорами РФ.

В литературе неоднократно отмечалось, что ответственность перевозчика за нарушение обязательств по перевозке груза носит ограниченный характер⁴⁷. При этом существуют различные позиции относительно условий ответственности по договору перевозки груза. В то время как одни авторы считают, что ответственность перевозчика основывается на принципе вины, другие полагают, что его ответственность строится без учета вины⁴⁸.

Характеризуя ответственность перевозчика, связанную с перевозкой груза, следует прежде всего остановиться на его ответственности за неподачу транспортных средств под погрузку груза (п.1 ст. 794 ГК РФ). При этом в консенсуальном договоре перевозки груза (например, договоре фрахтования на морском транспорте) ответственность указанного лица возникает за нарушение непосредственно договора перевозки груза. В тех случаях, когда договор перевозки носит реальный характер, его ответственность наступает в связи с

⁴⁶ Морозов С.Ю. Транспортное право. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 279.

⁴⁷ Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров/ В.Н. Гречуха. — М.: Издательство Юрайт, 2012.

⁴⁸ Путятин В.Д., Газдиев Я.М. Институт правового регулирования на транспорте: проблемы правовых парадоксов и реальность в транспортном праве // Транспортное право. 2012. № 4. С. 2 - 6.

неисполнением другого, самостоятельного договора о подаче транспортного средства для перевозки груза и предъявлении груза к перевозке.

Правила об ответственности за неподачу транспортных средств перевозчиком, а также непредъявление груза либо неиспользование транспортных средств грузоотправителем установлены транспортными уставами и кодексами. В частности, на автомобильном транспорте за несвоевременное предоставление транспортного средства перевозчик уплачивает грузоотправителю за каждый полный час просрочки штраф, установленный договором перевозки груза, а если таковой договором не установлен, то в размере, предусмотренном п.3 ст. 34 УАТ РФ: 5% провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении; 1% среднесуточной провозной платы, определенной в соответствии с установленным договором перевозки грузом сроком перевозке, при перевозке в междугородном сообщении. На железнодорожном транспорте основания ответственности за неподачу транспортных средств под погрузку прописаны в ст. 94 УЖТ РФ. В соответствии с указанной статьей, перевозчик несет ответственность в виде штрафа, размеры которого определены в данной статье. Аналогичные УЖТ РФ размеры штрафов за неподачу транспортных средств под погрузку определены для перевозчика в ст. 115 КВВТ РФ. В то же время ВК РФ вообще не содержит соответствующих положений. Что касается КТМ РФ, то, как отмечает В.Н. Гречуха, в нем отсутствует развернутое регулирование ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств, однако отдельные его статьи касаются этого вопроса⁴⁹. В частности, согласно ст. 128 КТМ РФ в случае неподачи судна в обусловленный срок фрахтователь вправе отказаться от договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков.

В целом, стоит отметить неодинаковый подход законодателя при определении характера и размера ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств. В этой связи, например, Ф.М. Полянский отмечает, что

⁴⁹ Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров/ В.Н. Гречуха. М.: Издательство Юрайт, 2012.

на железнодорожном и внутреннем водном транспорте указанная ответственность наступает в форме штрафа и представляет собой исключительную неустойку, на автомобильном транспорте указанная ответственность представлена в виде штрафной неустойки, а на морском транспорте она наступает в форме возмещения убытков⁵⁰.

В соответствии с п.2 ст. 794 ГК РФ перевозчик и отправитель груза освобождаются от ответственности в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств, если это произошло вследствие: непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий; прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующим уставом или кодексом; в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами. В свою очередь транспортные уставы и кодексы повторяют и развивают содержащиеся в п.2 ст. 794 ГК РФ основания для освобождения от ответственности за неподачу транспортного средства либо его неиспользования (ст. 117 УЖТ РФ; ст. 36 УАТ РФ; 118 КВВТ РФ). ВК РФ вообще не содержит соответствующих положений, следовательно, на воздушном транспорте основания освобождения перевозчика за неподачу транспортного ограничиваются теми, которые указаны в ст. 794 ГК РФ. То же самое, на наш взгляд, можно сказать применительно к морскому транспорту. В целом, только установленные ГК РФ и транспортным законодательством основания могут освободить перевозчика либо грузоотправителя от ответственности за неподачу транспортного средства.

Перевозчик также несет ответственность за нарушение сроков доставки вверенного ему груза. Важно отметить, что в ГК РФ соответствующая норма об ответственности за просрочку доставки груза отсутствует. В ст. 792 ГК РФ лишь содержится правило, согласно которому перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном

⁵⁰ Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 2. 5-е изд., перераб. и доп./ отв. ред. Ю.К. Толстой, Н.Ю. Расказова. М.: Проспект, 2012. С. 538.

транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок. Правила об ответственности перевозчика за просрочку доставки груза имеются в ряде транспортных уставов и кодексов. Так, в ст. 33 и ст. 97 УЖТ РФ содержатся нормы, в соответствии с которыми за несоблюдение сроков доставки грузов перевозчик уплачивает пени, размер которых составляет 9%, в частности, за перевозку грузов за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов. Аналогичную по сути норму, а также правила исчисления момента просрочки содержит п. 11 ст. 34 УАТ РФ. Пени в размере 9% за несоблюдение сроков доставки груза установлены в КВВТ РФ, однако они могут быть взысканы в размере, не превышающем 50% провозной платы (п.1 ст. 116 КВВТ РФ). Согласно ст. 120 ВК РФ за просрочку доставки груза перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда, при этом общий размер штрафа, уплачиваемого перевозчиком, не может превышать 50% провозной платы. В КТМ РФ размер ответственности перевозчика четко не установлен, однако в соответствии с п. 2 ст. 170 КТМ РФ ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно договору морской перевозки груза. Как видно, мерами гражданско-правовой ответственности в случае просрочки перевозчика за исключением КТМ РФ являются штраф или пени. В КТМ данный вопрос может решаться по усмотрению сторон договора перевозки груза.

Вопрос об освобождении перевозчика от ответственности за просрочку доставки груза также решается транспортным законодательством, а не ГК РФ. Согласно ст. 120 ВК РФ перевозчик будет нести ответственность, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В соответствии с п. 1 ст. 116 КВВТ РФ перевозчик будет нести ответственность, если не докажет, что несоблюдение сроков доставки груза произошло вследствие обстоятельств,

которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Ст. 166 КТМ РФ содержит нормы, которые объединяют в себе положения об ответственности перевозчика как за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, так и за просрочку его доставки. В указанной статье приводится весьма развернутый перечень оснований, освобождающих перевозчика от ответственности, среди которых непреодолимая сила, военные действия... и иные обстоятельства, возникшие не по вине перевозчика, его работников или агентов. В остальных случаях (за исключением также навигационной ошибки - ст. 167 КТМ РФ) перевозчик будет нести ответственность. На железнодорожном транспорте освободить перевозчика от ответственности за просрочку в доставке грузов могут обстоятельства, указанные в ст. 29 УЖТ РФ. К ним относятся обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокады, эпидемии и иные не зависящие от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельства, препятствующие осуществлению перевозок, погрузки и перевозки грузов. Согласно ст. 36 УАТ РФ перевозчик освобождается от ответственности за неисполнение своих обязательств, если таковое произошло: вследствие непреодолимой силы; временных ограничения или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенных в порядке, установленном законодательством РФ, по не зависящим от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя причинам; иных не зависящих от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя причин.

В целом, исходя из приведенных положений транспортного законодательства, можно сделать вывод, что ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза наступает, если имели место обстоятельства, зависящие от перевозчика. В свою очередь, освободиться от ответственности указанное лицо может, доказав, что имели место обстоятельства непреодолимой силы либо иные обстоятельства, не зависящие от него.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза. Общество обратилось в суд с иском к предпринимателю о взыскании убытков, причиненных в результате утраты груза, вследствие возгорания автомобиля, перевозящего груз.

Решением суда первой инстанции иск удовлетворен в полном объеме. При этом суд основывался на следующем.

В соответствии с пунктом 5 статьи 34 ФЗ от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи грузополучателю или управомоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам.

Согласно пункту 1 части 7 статьи 34 данного Устава перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, багажа, в размере стоимости утраченных или недостающих груза, багажа в случае утраты или недостачи груза.

В соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую 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. При этом ущерб, причиненный при перевозке груза, возмещается перевозчиком в случае повреждения (порчи) груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости.

Поскольку, исходя из анализа приведенных норм вина перевозчика презюмируется, он должен представить доказательства того, что принял исчерпывающие меры по обеспечению сохранности груза и его повреждение

произошло вследствие непредотвратимых обстоятельств, которые он не мог предвидеть. Таких доказательств ответчик не представил, поэтому он должен нести ответственность как лицо, не исполнившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности.

Ответчик обжаловал решение суда в суд апелляционной инстанции и просил его отменить. По мнению ответчика, возгорание автомобиля произошло не по вине водителя. Имели место обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам. Ответчик также пояснил, что никакого дорожно-транспортного происшествия в день возгорания автомобиля не было. Произошло самовозгорание груза, поскольку грузоотправителем не были соблюдены требования об охлаждении изделий из полиуретана, являющегося воспламеняющимся материалом, так как часть изделий грузилась в автомобиль из цеха истца сразу же после изготовления, то есть в горячем виде.

Суд апелляционной инстанции в удовлетворении апелляционной жалобы отказал и оставил решение суда без изменения, указав что вопреки требованиям статьи 65 АПК РФ предприниматель-перевозчик не представил доказательств принятия перевозчиком мер по обеспечению сохранности груза, либо доказательств наличия непреодолимых обстоятельств, которые он не мог предвидеть, а также доказательств, подтверждающих наличие вины грузополучателя в возгорании автомобиля и груза⁵¹.

ГК РФ весьма подробно регулирует вопросы, связанные с ответственностью перевозчика за несохранность груза. В п.1 ст. 796 ГК РФ содержится правило, согласно которому перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю либо уполномоченному им лицу. В соответствии с п.2 ст. 796 ГК РФ ущерб, причиненный при перевозке груза, возмещается перевозчиком: в случае утраты или недостачи груза - в размере стоимости утраченного или недостающего груза; в случае повреждения (порчи) груза - в

⁵¹ Решение Арбитражного суда Амурской области по делу А43-17930/2017

размере суммы, на которую понизилась 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. При этом стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, если эта плата не входит в стоимость груза.

Как отмечает В.В. Витрянский, положения ГК РФ об ответственности перевозчика за несохранность груза «не содержит каких-либо отсылок к транспортным уставам и кодексам и не допускают с их стороны регулирования указанных правоотношений, которые отличались бы от норм, предусмотренных ГК»⁵². В этой связи, например, УЖТ РФ и КВВТ РФ не содержат специальных правил на этот счет. В то же время другие транспортные уставы и кодексы дополняют и даже изменяют приведенные выше нормы ГК РФ об ответственности перевозчика за несохранность груза. Например, п. 7 ст. 34 УАТ РФ дополняет норму п.1 ст. 796 ГК РФ положением о размере ответственности перевозчика в случае утраты груза в размере доли объявленной стоимости груза. П.1 ст. 169 КТМ РФ практически воспроизводит положения п.1 ст. 796 ГК РФ, однако п.1 ст. 170 КТМ РФ содержит правило об ограничении размера ответственности перевозчика. Так, в случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждения принятого для перевозки груза не может превышать 666,67

⁵² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод). М.: «Статут», 2004. С. 469.

расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо 2 расчетные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Ст. 119 ВК РФ также содержит ограничивающие размер ответственности перевозчика правила за несохранность груза. В частности, за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, перевозчик несет ответственность в размере его стоимости, но не более 600 рублей за килограмм веса груза (пп.2 п.1 ст. 119 ВК РФ). Представляется, что нормы ВК РФ и КТМ РФ, ограничивающие размер перевозчика, противоречат норме п. 1 ст. 796 ГК РФ, не содержащей подобных положений.

В соответствии с п. 1 ст. 796 ГК РФ перевозчик будет нести ответственность за несохранность груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Практически в таком же виде закрепляет положения об освобождении от ответственности перевозчика п. 5 ст. 34 УАТ РФ. В то же время ст. 36 УАТ РФ содержит дополнительную норму об освобождении от ответственности перевозчика, которая приводилась выше и в соответствии с которой перевозчик освобождается от ответственности в случае непреодолимой силы, временных ограничения или запрета движения транспортных средств... и иных обстоятельств, не зависящих от него, грузоотправителя, грузополучателя и т.д. На внутреннем водном транспорте нормы об ответственности перевозчика за несохранность перевозимого груза содержатся, прежде всего, в п.1 ст. 117 КВВТ РФ и практически повторяют норму, содержащуюся в п. 1 ст. 796 ГК РФ. Так же, как и на автомобильном транспорте, ст. 118 КВВТ РФ приводит конкретизирующий перечень обстоятельств, освобождающих от ответственности перевозчика за несохранность груза. Подобные нормы содержатся также и в ст. 95 УЖТ РФ.

По сути нормы об ответственности перевозчика за несохранность груза, сформулированные в УАТ РФ, КВВТ РФ и УЖТ РФ «не выходят за рамки

формулы, обозначенной в ст. 796 ГК, что нельзя сказать о правилах, действующих на морском и воздушном транспорте». Так, в ВК РФ содержится норма, в соответствии с которой перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры было невозможно принять. А в соответствии с п. 3 ст. 118 ВК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки.

Анализируя приведенные положения ВК РФ, С.Ю. Морозов приходит к выводу о том, что содержащаяся в п.1 ст. 118 ВК РФ формулировка об ответственности перевозчика свидетельствует об увеличении его ответственности по сравнению с требованиями, установленными ГК. Что касается правил, содержащихся в п.3 ст. 118 ВК РФ, то, по мнению указанного автора, они противоречат требованиям ГК РФ, в связи с чем в данном случае следует руководствоваться п. 1 ст. 796 ГК, а не п. 3 ст. 118 ВК РФ⁵³. Освобождение от ответственности морского перевозчика за несохранность груза регулируются теми же нормами, которые регулируют его ответственность за просрочку доставки груза, о которых говорилось выше.

Помимо общих оснований освобождения от ответственности перевозчика за несохранность груза нормы транспортного законодательства предусматривают также и специальные случаи. Например, особым случаем освобождения морского перевозчика от ответственности за несохранность груза является доказательство того, что утрата, повреждение или порча груза произошли вследствие навигационной ошибки (ст. 167 КТМ РФ). Помимо этого, ст. 168 КТМ РФ освобождает от ответственности перевозчика за несохранность груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя; доставленного в исправленной таре без следов вскрытия; перевозившегося в сопровождении

⁵³ Морозов С.Ю. Транспортное право. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 279.

представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика. Подобные правила содержатся в п.2 ст. 118 КВВТ РФ, ст. 118 УЖТ РФ. Негативная позиция относительно содержащихся в КТМ РФ, УЖТ РФ и КВВТ РФ специальных оснований освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза высказывается в отечественной литературе и находит подтверждение в практике арбитражных судов¹⁷. Полагаем, что противоречащие ГК РФ нормы транспортных уставов и кодексов, содержащие специальные случаи освобождения перевозчика за несохранность груза, не должны применяться.

А теперь перейдем к рассмотрению проблем ответственности по договору транспортной экспедиции.

Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после его принятия и до выдачи получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу. Он освобождается от ответственности, если докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Разберём подробнее размер ответственности экспедитора:

Упущенная выгода В соответствии с п. 4 ст. 7 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения полностью или в части экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза по вине экспедитора. Таким образом, в отличие от возмещения реального ущерба упущенная выгода подлежит возмещению только в случае виновного неисполнения или ненадлежащего исполнения экспедитором обязанностей. Если экспедитор докажет, что его вина отсутствовала, упущенная выгода не взыскивается.

Суды зачастую отказывают в удовлетворении исков в части взыскания упущенной выгоды в следующих случаях:

- если истцом не доказана реальная возможность получения выгоды при использовании им утраченного или поврежденного имущества при обычных условиях гражданского оборота;

- если истцом не представлены документы, подтверждающие наличие упущенной выгоды в заявленном к взысканию размере, а также данные, свидетельствующие о принятых клиентом мерах по предотвращению и уменьшению упущенной выгоды;

- если истцом не доказана причинная связь между понесенными убытками и действиями экспедитора.

В качестве доказательства упущенной выгоды клиенты пытаются приводить договоры, заключаемые с третьими лицами об использовании объектов, которыми ранее располагал истец, имеющие целью доказать возможность получения клиентом выгоды в случае, если бы он использовал утраченное или поврежденное экспедитором имущество. Данные договоры некоторыми судами не принимаются в качестве надлежащих доказательств упущенной выгоды, без указания причин подобной оценки.

Также при определении размера ответственности экспедитора перед клиентом возникает еще одна проблема: в случае утраты, недостачи, повреждения, порчи груза экспедиторы зачастую отказываются возвращать клиенту уплаченное ранее вознаграждение. Такое поведение экспедиторов обуславливается диспозитивной нормой права о возможности включения данного условия о возврате вознаграждения в договор транспортной экспедиции. Естественно, что экспедиторы не указывают подобный пункт в договоре даже по просьбе клиента⁵⁴.

Пункт 3 статьи 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» предусматривает следующее: в договоре транспортной

⁵⁴ Иванова А.И. Подводные камни договора транспортной экспедиции // Административное право. 2011.- № 1.- С. 43-50.

экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

Данное положение подтверждает и судебная практика. Суды отказывают в удовлетворении требования о взыскании уплаченного вознаграждения, если эта обязанность не была предусмотрена договором. Данная норма законодательства представляется несправедливой, поскольку уплаченное вознаграждение, также является убытком клиента вместе с ущербом в размере реальной стоимости груза и упущенной выгодой. Таким образом, клиентам довольно сложно взыскать с транспортных компаний упущенную выгоду, размер вознаграждения и реальную стоимость груза, т.к. основания ответственности экспедитора в первую очередь должны быть оговорены в договоре транспортной экспедиции, чего на практике достигнуть не возможно. А также клиент должен сам придерживаться ряду формальных правил при оформлении документов об отправке и получении груза от экспедитора.

Существующие нормы в российском законодательстве имеют достаточно много пробелов. В настоящее время требуется более подробное изучение проблем основания, условий наступления и размера ответственности экспедитора, предусмотренных договором транспортной экспедиции, а так же их законодательное закрепление⁵⁵.

⁵⁵ Лукашенко Е. С. Основания и размер ответственности экспедитора по договору транспортной экспедиции // Молодой ученый. 2013. №10. С. 428-431.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, содержание проведенного исследования показывает многочисленные пробелы в правовом регулировании отношений, вытекающих из договоров перевозки и транспортной экспедиции.

В результате исследования мы приходим к следующим выводам.

В ГК РФ отношениям перевозки и транспортной экспедиции посвящены соответственно гл. 40 и 41.

Согласно статье 785 ГК РФ «по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату».

Согласно п. 1 ст. 801 ГК РФ по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Положения ГК РФ об ответственности перевозчика за несохранность груза «не содержит каких-либо отсылок к транспортным уставам и кодексам и не допускают с их стороны регулирования указанных правоотношений, которые отличались бы от норм, предусмотренных ГК»⁵⁶. В этой связи, например, УЖТ РФ и КВВТ РФ не содержат специальных правил на этот счет. В то же время другие транспортные уставы и кодексы дополняют и даже изменяют приведенные выше нормы ГК РФ об ответственности перевозчика за несохранность груза. Например, п. 7 ст. 34 УАТ РФ дополняет норму п.1 ст. 796 ГК РФ положением о размере ответственности перевозчика в случае утраты груза в размере доли объявленной стоимости груза. П.1 ст. 169 КТМ РФ практически воспроизводит положения п.1 ст. 796 ГК РФ, однако п.1 ст. 170

⁵⁶ Морозов С.Ю. Транспортное право. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 279.

КТМ РФ содержит правило об ограничении размера ответственности перевозчика. Так, в случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждения принятого для перевозки груза не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо 2 расчетные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Ст. 119 ВК РФ также содержит ограничивающие размер ответственности перевозчика правила за несохранность груза. В частности, за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, перевозчик несет ответственность в размере его стоимости, но не более 600 рублей за килограмм веса груза (пп.2 п.1 ст. 119 ВК РФ). Представляется, что нормы ВК РФ и КТМ РФ, ограничивающие размер ответственности перевозчика, противоречат норме п. 1 ст. 796 ГК РФ, не содержащей подобных положений.

Нормы об ответственности перевозчика во многом имеют формальный характер: п. 2 ст. 794 ГК РФ устанавливает примерный перечень обстоятельств, при наступлении которых перевозчик или отправитель освобождаются от ответственности за неподачу транспортных средств и их неиспользование (непредъявление груза к перевозке). К их числу относятся: непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (заносы, наводнения, пожары) и военные действия; прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, которые установлены в порядке, предусмотренном транспортным уставом и кодексом; иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами (прекращение производства на срок не менее трех суток, задержка отправителем судов под разгрузкой и другие специфические для отдельных видов транспорта случаи).

Приведенные основания освобождения от ответственности должны распространяться не только на перевозчика или отправителя и не только на случаи неподачи транспортных средств и их неиспользование, но и на

неисполнение иных обязанностей. Представляется, что грузополучатель также должен быть освобожден от ответственности при таких обстоятельствах за неисполнение своих обязательств. Предлагаемое положение целесообразно изложить в отдельной статье ГК РФ.

Статьей 118 КВВТ РФ, ст. 166 КТМ РФ предусмотрено, что перевозчик освобождается от ответственности, если невыполнение его обязательств произошло вследствие, в т.ч., спасания жизни людей или имущества на воде. Случаи, которые могут послужить основаниями освобождения перевозчика (да и иных сторон договора) от ответственности, настолько разнообразны, что не представляется возможным предусмотреть их в некоем закрытом перечне. Прежде всего, это касается КВВТ РФ, в котором перечень является закрытым, что, на наш взгляд, несколько ущемляет права соответствующего перевозчика. Поэтому предлагаем дополнить ст. 118 КВВТ РФ (перечень), а равно и другие транспортные уставы и кодексы предложением следующего содержания: «иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I. Правовые акты

1 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) // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

2 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.07.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2018) // Собрание законодательства. – 1996. – № 5. – Ст. 410.

3 Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001.

4 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) // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.

5 Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018) // Российская газета. 2003. № 8.

6 Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019) // Российская газета. – 2003. – № 8.

7 Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 30.10.2018) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555.

8 Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.03.2019) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5553.

9 Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 27 (ч. 1). – Ст. 2701.

10 Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 18.03.2019) «О защите прав потребителей» // Российская газета. – 1996. – № 8.

11 Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности» от 8 сентября 2006 г. № 554 // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 37. – Ст. 3890.

12 Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 50. – Ст. 5977.

13 Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 28.02.2008 № 11239) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2008. – № 15.

II Специальная литература

14 Бажина, М.А. Основные направления реформирования законодательства о договоре перевозки грузов / под ред. О.А. Кузнецовой, В.Г. Голубцова, Г.Я. Борисевич, Л.В. Боровых, Ю.В. Васильевой, С.Г. Михайлова, С.Б. Полякова, А.С. Телегина, Т.В. Шершень // Пермский юридический альманах. Ежегодный научный журнал. – 2018. – № 1. – С. 332 - 337.

15 Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод). – М.: «Статут», 2004. – 728 с.

16 Витрянский, В.В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2003. – С. 87.

17 Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 2. 5-е изд., перераб. и доп./ отв. ред. Ю.К. Толстой, Н.Ю. Рассказова. – М.: Проспект, 2012. – 890 с.

18 Гражданское право: учебник: в 3 т. Т. 2/ под ред. А.П. Сергеева. – М.: РГ-Пресс, 2012.

- 19 Гражданский процесс: Учебник для бакалавров / Отв. ред. В.В. Блаже-ев, Е.Е. Уксуова. – М., 2015. – 411 с.
- 20 Гречуха, В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров/ В.Н. Гречуха. – М.: Издательство Юрайт, 2012. –456 с.
- 21 Данилкина, И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: Дис. ... канд. юрид. Наук / И.Е. Данилкина. –М., 2009. – 287 с.
- 22 Егизаров, Е.А. Транспортное право: Учебник / Е.А. Елизаров. – М.: Юстицинформ, 2008. – 412 с.
- 23 Зарапина, Л.В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки грузов / Л.В. Зарапина // Вестник Московского финансово-юридического университе-та. – 2016. – С.12.
- 24 Иванова, А.И. Подводные камни договора транспортной экспедиции / А.И. Иванова // Административное право. –2011. – № 1. – С. 43-50.
- 25 Иоффе, О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. – М., 1975. –670 с.
- 26 Калпин, А.Г. Глава 11. Договор перевозки // Гражданское право. Часть вторая: Учеб. / Отв. ред. В.П. Мозолин. – М., 2004. – С. 439 - 440.
- 27 Кондратьев, В.А. Проблемы применения положений Гражданского кодекса Российской Федерации о форме договора В.А. Кондратьев // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2018. – № 4. – С. 64 - 70.
- 28 Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть 2 / Под ред. О.Н. Садикова. – М.: Инфра-М, 2008. – 814 с.
- 29 Кулешов, В.В. Договор транспортной экспедиции: проблемы правового регулирования: Дис. ... канд. юрид. Наук / В.В. Кулешов. – М., 2009. – 312 с.
- 30 Лукашенко, Е. С. Основания и размер ответственности экспедитора по договору транспортной экспедиции / Е.С. Лукашенко // Молодой ученый. – 2013. – №10. – С. 428-431.

- 31 Маслова, А.В. Предприниматель и потребитель: две стороны одной медали / А.В. Маслова. – М.: Редакция "Российской газеты", 2015. – Вып. 1. – 144 с.
- 32 Матвеева, Н.А. Перевозка несовершеннолетних пассажиров различными видами транспорта / Н.А. Матвеева // Безопасность бизнеса. – 2018. – № 1. – С. 25 - 29.
- 33 Мозолин В.П. Гражданское право, часть вторая: Учебник / В.П. Мозолин. – М.: Юристъ. –2012. – 214 с.
- 34 Морозов, С.Ю. Транспортное право / С.Ю. Морозов. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 560 с.
- 35 Опыты цивилистического исследования: Сборник статей / Д.В. Гудков, И.И. Зикун, А.А. Зябликов и др.; рук. авт. кол. и отв. ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. – М.: Статут, 2016. – 448 с.
- 36 Пиляева, В. В. Гражданское право в вопросах и ответах учебное пособие: учеб. пособие. – М.: КНОРУС, 2017. – С.321.
- 37 Путятин, В.Д., Газдиев, Я.М. Институт правового регулирования на транспорте: проблемы правовых парадоксов и реальность в транспортном праве / В.Д. Путятин, Я.М. Газдиев // Транспортное право. – 2012. – № 4. – С. 2 - 6.
- 38 Романец, Ю.В. Система договоров в гражданском праве России / Ю.В. Романец. – М., 2001. –234 с.
- 39 Савичев, Г.П. Договор воздушной перевозки / Г.П. Савичев. – М., 1963. –123 с.
- 40 Свобода договора: сборник статей / А.А. Амангельды, В.А. Белов, А.А. Богустов и др.; отв. ред. М.А. Рожкова. – М.: Статут, 2016. — 671 с.
- 41 Смирнов, В. Т. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения // В.Т. Смирнов. – Л. : ЛГУ, 1978. – 221 с.
- 42 Соловых, А.В. Договор транспортной экспедиции: Дис. ... канд. юрид. Наук / А.В. Соловых. – М., 2009. – 216 с.
- 43 Стригунова, Д.П. Принцип свободы договора: российский и зарубежный опыт / Д.П. Стригунова // Гражданское право. – 2018. – № 3. – С. 10 - 13.

44 Стригунова, Д.П. Основные черты договора перевозки груза в российском законодательстве / Д.П. Стригунова // Современное право. – 2013. – № 1. – С. 39-43.

45 Транспортное право: Учебник / В.А. Егiazаров. 7-е изд., доп. и перераб. – М.: Юстицинформ, 2011. – 608 с.

46 Третьяков, А.М. Существенные условия концессионного соглашения / А.М. Третьяков // Пробелы в российском законодательстве. – 2010. – № 4. – С.126-129.

47 Финансовый словарь. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://dic.academic.ru/dic.nsf/fin_enc/16338.

48 Эрделевский, А.М. Заключение и толкование договора в судебной практике / А.М. Эрделевский // СПС КонсультантПлюс. – 2019.

III Правоприменительные акты

49 Решение Арбитражного суда Амурской области от 30 декабря 2015 г. по делу № А08-7403/2015 // Архив Арбитражного суда Амурской области, 2015.

50 Решение Арбитражного суда Амурской области по делу А43-17930/2017 // Архив Арбитражного суда Амурской области, 2017.