Федеральное агентство по образованию

НОУ Челябинский институт экономики и права имени М. В. Ладошина

**Курсовая работа по гражданскому праву:**

**Договор воздушной перевозки груза**

Студента ЮЗ-420 Варовой М. В.

Проверил: Елизев С. П.

Челябинск

2006

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ 3

Глава 1. Договор перевозки грузов в системе транспортных обязательств 5

1.1. Понятие и система транспортных обязательств 5

1.2. Договор перевозки груза в системе транспортных обязательств 9

Глава 2. Общая характеристика договора воздушной перевозки груза 14

2.1. Стороны и содержание договора воздушной перевозки груза 14

2.2. Перевозочные документы и сроки доставки груза 18

Глава 3. Ответственность сторон по договору воздушной перевозки груза 30

3.1. Общие принципы ответственности сторон по договору воздушной перевозки груза 30

3.2. Договорная и деликтная ответственность сторон по договору воздушной перевозки груза 34

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 51

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ 53

# ВВЕДЕНИЕ

Основная специфика правоотношений, вытекающих из договора перевозки, определяется их правовым регулированием: действующий Гражданский кодекс РФ предусматривает лишь наиболее принципиальные положения о транспортных договорах, имея в виду, что на основе этих положений в транспортных уставах и кодексах должны быть, предусмотрены специальные правила для отдельных видов транспорта.

Для такой большой страны как Российская Федерация всегда актуальным вопросом остается организация перевозок пассажиров, их багажа и грузов воздушным транспортом. Только воздушный транспорт позволяет быстро и качественно переместить скоропортящийся товар на большие расстояния или в труднодоступные пункты. При этом нельзя утверждать, что правовая база договора перевозки грузов воздушным транспортом детально разработана, так как в этой области правоотношений действует ряд зачастую взаимоисключающих норм. Необходимо совершенствование правового регулирования авиаперевозок. Указанные соображения обусловливают актуальность выбранной автором темы исследования.

Объектом настоящего исследования выступают отношения, складывающиеся по поводу организации перевозок грузок воздушным транспортом. Предметом исследования являются нормативно-правовые акты, материалы судебной практики, научная и учебная литература.

Целью исследования является детальный анализ института договора перевозки груза воздушным транспортом.

Задачами исследования являются:

* определение места договора перевозки грузов в системе транспортных обязательств;
* анализ правового положения сторон договора перевозки грузов воздушным транспортом;
* анализ содержания договора перевозки грузов воздушным транспортом;
* анализ норм об ответственности сторон договора перевозки грузов воздушным транспортом.

Задачи исследования определяют его структуру. Работа состоит из трех глав. Первая глава посвящена общим вопросам транспортных обязательств. Вторая глава посвящена анализу содержания договора перевозки грузов воздушным транспортом. В третьей главе анализируется ответственность сторон по договору перевозки грузов воздушным транспортом.

Методологическую основу исследования составляют общенаучные и частнонаучные методы.

К общенаучным методам исследования можно отнести методы анализа, синтеза, индукции, дедукции, аналогии, формально-логический метод.

К частнонаучным методам исследования относится, прежде всего, формально-юридический метод. Он включает в себя: а) описание норм права; б) установление юридических признаков определенных явлений; в) выработку правовых понятий; г) классификацию правовых понятий; д) установление их природы с точки зрения положений юридической науки; е) объяснение правовых понятий под углом зрения юридических теорий; ж) описание, анализ и обобщение юридической практики.

Нельзя сказать, что институт договора перевозки является малоизученным в науке гражданского права.

Так, его анализу посвящено множество трудов Е. А. Суханова, О. С. Иоффе, В. В. Витрянского, В. Т. Смирнова и многих других цивилистов.

Таким образом, предлагаемое исследование представляет собой комплексное исследование института договора перевозки грузов воздушным транспортом.

# Глава 1. Договор перевозки грузов в системе транспортных обязательств

#

# 1.1. Понятие и система транспортных обязательств

Транспортные обязательства обусловлены характером отношений, возникающих в процессе перевозок грузов, пассажиров, багажа. Спецификой таких отношений является то, что они опосредуют сферу услуг нематериального (неовеществленного) характера, предоставляемых должником кредитору[[1]](#footnote-1).

Транспортные обязательства являются важной составляющей системы обязательств по оказанию услуг, которые непосредственно влияют на осуществление транспортного процесса на различных стадиях, - это обязательства в области транспортной деятельности по перемещению материальных ценностей, пассажиров, их багажа, экспедиционного обслуживания, буксировки судов и плотов, объединяемые общей сферой хозяйственной деятельности и особенностями ее организации.

Транспортное обязательство может быть определено как обязательство, в силу которого одно лицо – перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица – грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа – определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо – оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон.

Перевозка – вид предпринимательской деятельности, опосредующей перемещение в пространстве материальных объектов (грузов, багажа) и людей-пассажиров. Согласно п. 1 статьи 784 ГК РФ[[2]](#footnote-2) перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Однако процесс перемещения груза не исчерпывается отношениями, возникающими из договора перевозки. Обязанности перевозчика по подаче подвижного состава, а отправителя по предоставлению под погрузку груза также относятся к перевозке. Перевозочными являются отношения, возникающие из договоров об организации перевозки, заявок, заказов, иных действий, совершаемых участниками перевозочного процесса до заключения договора перевозки груза либо после его исполнения[[3]](#footnote-3).

В ГК РФ закреплены, как правило, унифицированные общие нормы, относящиеся к железнодорожному, морскому, воздушному, автомобильному, внутреннему водному транспорту. Более детально общие условия перевозки грузов, пассажиров и багажа этими видами транспорта определяются транспортным законодательством, состоящим из транспортных уставов и кодексов, иных законов, а также издаваемых в соответствии с ними правил.

В настоящее время в Российской Федерации действуют Воздушный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон о федеральном железнодорожном транспорте, Транспортный устав железных дорог, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Устав автомобильного транспорта. Отношения в сфере перевозок могут регулироваться также другими законами.

Транспортные уставы и кодексы, принятые Государственной Думой РФ, являются федеральными законами. По отдельным вопросам транспортной деятельности законы принимаются субъектами РФ. Например, о плате за проезд на государственном или муниципальном пассажирском транспорте.

Отношения по перевозке грузов, багажа и пассажиров регулируются также правилами, издаваемыми в соответствии с транспортными уставами и кодексами, другими законами. В ГК РФ не названы органы, утверждающие эти правила. В ст. 2 Воздушного кодекса РФ в числе актов, регулирующих отношения в области авиации, указано на федеральные авиационные правила, принимаемые в порядке, определенном Правительством РФ. Такой порядок еще не установлен. Правила перевозок грузов на железнодорожном транспорте, правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа утверждаются соответственно федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и регистрируются в Министерстве юстиции РФ. Правила в области железнодорожного транспорта разрабатываются федеральным органом исполнительной власти с участием федерального органа исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте, заинтересованных организаций. В настоящее время Министерством путей сообщения РФ издан ряд новых Правил перевозок грузов, а также пассажиров, багажа, грузобагажа на железнодорожном транспорте.

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются как во внутреннем, так и в международном сообщении. Условия перевозок в международном сообщении установлены не только внутренними нормативными актами, но и соответствующими международными договорами и соглашениями СССР и России. Например, Конвенцией о договоре международной перевозки грузов по дорогам (КДПГ), Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 год), Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 года На железнодорожном транспорте действуют многостороннее Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (с изменениями и дополнениями на 1 января 2000 года), двусторонние международные соглашения о прямом международном железнодорожном сообщении, заключенные с Финляндией, Турцией, Австрией, Ираном и рядом других стран. Внутреннее законодательство применяется к перевозкам, регулируемым международными конвенциями и соглашениями, если данными актами не установлено иное.

Международно-правовыми являются также многосторонние и двусторонние соглашения в области транспорта, заключаемые государствами-участниками СНГ. Например, Соглашение от 21 марта 1995 года между Правительством РФ и Правительством Украины о международном автомобильном сообщении.

Согласно правилу ч. 2 п. 2 статьи 784 ГК РФ условия перевозок конкретных грузов, пассажиров и багажа, а также имущественная ответственность сторон устанавливаются соглашением между участниками перевозки, если ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Транспорт, сохраняя приоритетное положение в хозяйствующих системах России, в условиях перехода к рынку постепенно освобождается от прямого государственного регулирования своей деятельности. Рынок транспортных услуг все активнее заполняется коммерческими, частнопредпринимательскими структурами, становящимися постоянными субъектами транспортных отношений. Естественно, что в этих условиях особое значение приобретает система транспортных договоров, позволяющих свободно выбирать контрагента и определять условия договора по соглашению с ним[[4]](#footnote-4).

Система транспортных договоров корреспондирует самой транспортной системе России, поскольку способствует нормальному функционированию последней, обеспечению народного хозяйства, юридических и физических лиц услугами по перевозке грузов, пассажиров и багажа.

Законодательство не дает определения транспортной системы как единого хозяйственного комплекса. С организационно-правовой точки зрения такого комплекса не существует, поскольку не существует единого централизованного управления транспортом, единого законодательства. Новый ГК РФ также не внес в этот вопрос существенных изменений, так как практически почти все статьи гл. 40 («Перевозка») содержат отсылочные нормы к транспортным уставам и кодексам. Кроме того, общественный транспорт страны утратил свое монопольное положение: субъектами транспортных отношений все в большей мере становятся частнопредпринимательские структуры.

В самом общем виде транспортные договоры можно классифицировать на договоры об организации перевозок грузов, договоры перевозки грузов, договоры перевозки пассажиров и багажа, договоры буксировки. В свою очередь, договоры перевозки грузов и пассажиров можно разделить в соответствии с видом транспорта, которым они осуществляются[[5]](#footnote-5).

# 1.2. Договор перевозки груза в системе транспортных обязательств

Договор перевозки грузов занимает в системе транспортных договоров доминирующее положение, является как бы базовым договором, поскольку именно этот договор выполняет основные задачи, связанные с перемещением материальных ценностей, способствует выполнению обязательств по доставке продукции потребителю.

Договор перевозки грузов определяется как соглашение между грузоотправителем и перевозчиком, по которому 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 установленную плату (п. 1 ст. 785 ГК РФ).

Письменная форма договора перевозки груза предопределена обязанностью перевозчика составить и выдать грузоотправителю соответствующий документ о принятии груза к перевозке. Таким документом может быть транспортная накладная, коносамент или иной документ, предусмотренный транспортным уставом или кодексом (ст. 785 ГК РФ, ст. 31 ТУЖД, ст. 105 ВК РФ). Сдача груза перевозчику, выдача последним документа, подтверждающего принятие груза к перевозке, дает основания для отнесения этого договора к категории реальных[[6]](#footnote-6) гражданско-правовых договоров.

Договор перевозки груза является срочным договором, поскольку срок его действия определяется сроком исполнения обязательства по перевозке (ст. 792 ГК РФ, ст. 31 ТУЖД, ст. 109 ВК РФ). Этот срок может устанавливаться как в нормативном порядке, так и по соглашению сторон. Так, перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в срок, определяемый федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза (ст. 109 ВК РФ).

Договор перевозки грузов является возмездным, поскольку каждая из вступающих в договор сторон имеет в виду удовлетворение определенного имущественного интереса. Провозная плата за перевозку груза транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

Перевозка грузов транспортом общего пользования подразумевает, что договор перевозки является публичным договором, то есть договором, заключаемым коммерческой организацией и устанавливающим ее обязанности по перевозке грузов каждого грузоотправителя, который к ней обратится с предложением о заключении договора перевозки[[7]](#footnote-7). При этом транспортная организация как перевозчик не может оказывать какое-либо предпочтение одному грузоотправителю перед другим. Более того, отказ от заключения договора перевозки при наличии реальных возможностей транспортной организации не допускается (ст. 426 ГК РФ).

Сторонами в договоре перевозки грузов являются транспортное предприятие – перевозчик (железная дорога, пароходство, эксплуатант на воздушном транспорте) и грузоотправитель – законный (титульный) владелец груза либо экспедитор или иное уполномоченное владельцем груза лицо. В обязанности перевозчика входит не только принятие и перевозка груза, но и выдача его грузополучателю. Таким образом, в договорных отношениях по перевозке груза участвуют три лица: отправитель, перевозчик и получатель груза, хотя очевидно, что договор перевозки по своему правовому статусу является двусторонним договором. Эта необычная ситуация в договорном праве явилась причиной долгих и оживленных дискуссий в юридической литературе по вопросу о правовом положении грузополучателя[[8]](#footnote-8).

Договор перевозки грузов по своей конструкции относится к широко известному договорному типу – договору в пользу третьего лица (ст. 430 ГК РФ), позволяющему грузополучателю, не являющемуся стороной договора, пользоваться определенными правами и нести соответствующие этим правам обязанности.

Не участвуя в заключении договора, грузополучатель приобретает тем не менее право требования к перевозчику о выдаче груза в пункте назначения (ст. 39, ст. 41 ТУЖД, п. 2 ст. 103 ВК РФ). При неисполнении перевозчиком обязанности по доставке груза в адрес получателя последний вправе предъявить к нему требования по поводу утраты груза, а при ненадлежащем исполнении им обязательства – требования по поводу недостачи или повреждения груза (ст. 796 ГК РФ), а также по поводу просрочки в его доставке (ст. 792 ГК РФ, ст. 111 ТУЖД, ст. 122 ВК РФ). Грузополучатель вправе предъявить к перевозчику и другие требования, связанные, например, с выгрузкой груза средствами перевозчика, когда выгрузка по договору была возложена на него.

Специфика договора перевозки как договора в пользу третьего лица состоит и в том, что грузополучатель не только имеет обозначенные выше права, но и несет определенные обязанности. Так, по прибытии груза в пункт назначения получатель обязан принять его и вывезти с территории станции, аэропорта, пристани. Подобная обязанность обусловлена тем, что неисполнение ее ведет к перегрузке складских помещений транспортного предприятия и затруднениям по приему груза для других получателей. Естественно, что обязанностью получателя является и окончательный расчет за оказанные перевозчиком услуги.

Договору перевозки грузов как договору в пользу третьего лица присущи некоторые положения, не совместимые с основными началами договорного права. Речь о том, что грузоотправитель, не являющийся одновременно и получателем (а такие ситуации возможны), и перевозчик при заключении договора перевозки исходят как бы из молчаливого согласия грузополучателя с условиями данного договора. Договор перевозки грузов отличается от договора, предусматривающего исполнение обязательства третьему лицу. Ведь в этом случае третье лицо считалось бы лишь лицом, уполномоченным принять исполнение обязательства от должника[[9]](#footnote-9).

Одним из существенных условий договора перевозки груза является наличие в нем указания на срок доставки груза потребителю: предприятиям промышленности, строительства, сельского хозяйства, предпринимателям и т. п. Ускорение доставки грузов дает возможность сократить время обращения и тем самым ускорить оборот материальных ценностей в экономике страны.

Продолжительность перевозки (транспортное время) – это время, в течение которого транспорт выполняет всю совокупность грузовых, коммерческих, таможенных и технических операций на станции отправления, в пути следования и на станции (порта, аэропорта, пристани) назначения груза. Фактор времени – категория не только экономическая, но и юридическая, поскольку все основные перемещения материальных ценностей регламентированы по срокам исполнения транспортного обязательства в законе либо договоре перевозки.

Транспортное законодательство до недавнего времени не включало условие о сроках перевозки в определение договора. По традиции, вероятно, это не сделано и в ГК РФ (ст. 785); обязательство доставки груза в пункт назначения в установленные сроки предусматривается в ст. 792 ГК РФ, отсылающей к транспортным уставам и кодексам.

# Глава 2. Общая характеристика договора воздушной перевозки груза

# 2.1. Стороны и содержание договора воздушной перевозки груза

Статья 100 ВК РФ[[10]](#footnote-10) определяет перевозчика как эксплуатанта, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки багажа, пассажиров, грузов, почты в соответствии с условиями договора воздушной перевозки. В соответствии со ст. 61 ВК РФ под эксплуатантом понимаются гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Особенности внутренних воздушных перевозок заключаются в том, что пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации. Понятие международной воздушной перевозки несколько сложнее. При таких перевозках воздушное судно осуществляет вылет и (или) прибытие на территории двух государств, либо на территории одного государства, при наличии пункта посадки на территории другого государства.

Международные перевозки грузов и пассажиров осуществляются на основе транспортных конвенций, заключенных между теми или иными государствами. Данные конвенции имеют приоритет перед национальным законодательством, но при отсутствии механизмов правового регулирования тех или иных отношений по поводу международных перевозок могут применяться правила, установленные гражданским законодательством Российской Федерации.

При осуществлении внутренних и (или) международных воздушных перевозок перевозчик обязан придерживаться норм, установленных международным воздушным гражданским законодательством, выполнять требования, закрепленные авиационными правилами и Правилами перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Союза ССР, утвержденных Приказом МГА СССР от 16 января 1985 года № 19 (в части, не противоречащей главе 40 Гражданского кодекса РФ)[[11]](#footnote-11).

Лицо, выполняющее воздушные перевозки, должно располагать собственными или арендованными воздушными судами для выполнения заявленной программы полетов, определяемой на основании графика оборота воздушных судов с учетом их резервирования. Воздушные суда должны быть оборудованы в соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями для заявленных регионов и видов полетов. Методика расчета графика оборота воздушных судов издается в виде инструктивных материалов специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Перевозчик должен придерживаться положений руководства по производству полетов, руководства по техническому обслуживанию и руководства по качеству, содержащих установленные и принятые к исполнению правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов.

Перевозчик обязан обеспечить соблюдение требований экологической безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании воздушных судов в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, а также наличие необходимых нормативных актов по экологической безопасности, разработать и осуществлять организационные и технические мероприятия по соблюдению их требований.

Перевозчик, осуществляющий полеты на международных воздушных линиях и авиационные работы за рубежом, должен обеспечить надежные каналы связи с каждым воздушным судном для оперативного управления перевозками или авиационными работами. Связь с воздушными судами может обеспечиваться самостоятельно или по договору с организацией, имеющей допуск на выполнение соответствующих работ.

Перевозчик, в зависимости от характера перевозок, обеспечивает следующие виды страхования:

* ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна (ст. 131 ВК РФ);
* жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна от несчастного случая при исполнении ими служебных обязанностей (ст. 132 ВК РФ);
* ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный багажу и находящимся при пассажире вещам (ст. 133 ВК РФ);
* ответственности перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза (в соответствии со ст. 134 Воздушного кодекса Российской Федерации);
* ответственности за вред, который может быть причинен в связи с выполнением авиационных работ (в соответствии со ст. 135 Воздушного кодекса Российской Федерации);
* иное страхование.

Страхование воздушного судна (каско), а также страхование лиц, включенных в задание на полет и не являющихся членами экипажа воздушного судна, осуществляется по решению перевозчика.

Документы по страхованию должны соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации в части обеспечения страхования.

Перевозчик обеспечивает загрузку и центровку воздушных судов в строгом соответствии с их эксплуатационной документацией.

Загрузка и центровка воздушного судна с отклонениями от предельно допустимых значений являются нарушением требований действующих нормативных документов и международных стандартов в части обеспечения безопасности полетов. Выявление подобных нарушений может служить основанием для приостановления действия сертификата эксплуатанта до тех пор, пока не будет доказано, что эксплуатант способен выполнять правила и соответствовать стандартам в области обеспечения безопасности полетов.

Договор воздушной перевозки груза характерен тем, что перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его лицу, управомоченному в получении груза, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза по установленному тарифу.

Каждый договор воздушной перевозки и его условия удостоверяются перевозочным документом, выдаваемым авиационным предприятием либо уполномоченными им организациями или лицами (агентами).

Перевозка пассажиров, багажа и грузов, выполняемая от аэропорта отправления до аэропорта назначения несколькими авиационными предприятиями по одному перевозочному документу (в том числе по выданным вместе с ним дополнительным перевозочным документам), рассматривается как единый договор перевозки, независимо от того, имели ли место пересадки, перегрузки или перерыв в перевозке. Напротив – перевозка пассажира в направлениях «туда» и «обратно» рассматривается как два отдельных договора перевозки.

Осуществление воздушных перевозок в Вооруженных Силах РФ регулируется отдельным актом, а именно Инструкцией по организации воздушных перевозок в Вооруженных Силах РФ (приложение к приказу Минобороны России от 26 марта 2003 года № 90[[12]](#footnote-12)).

Данная инструкция определяет порядок планирования, организации и контроля выполнения воздушных перевозок военно-транспортными и транспортными самолетами и вертолетами авиации Вооруженных Сил РФ (далее – воздушные суда авиации ВС РФ), а также обязанности должностных лиц, участвующих в планировании, организации, обеспечении и выполнении воздушных перевозок.

Воздушные суда авиационных воинских частей центрального подчинения, главных и центральных управлений Министерства обороны РФ используются для выполнения воздушных перевозок в соответствии с годовыми и месячными планами воздушных перевозок, утвержденными главнокомандующими видами (командующими родами войск) Вооруженных Сил РФ, начальниками главных и центральных управлений Министерства обороны РФ, а также в соответствии с суточными планами воздушных перевозок, утвержденными начальниками главных штабов видов (штабов родов войск) Вооруженных Сил РФ. В случаях, не предусмотренных планами, воздушные перевозки выполняются указанными воздушными судами по решениям начальника Генерального штаба Вооруженных Сил РФ, начальников главных штабов видов (штабов родов войск) Вооруженных Сил РФ, а также начальников главных и центральных управлений Министерства обороны РФ, которым они подчинены.

В целях обеспечения видов Вооруженных Сил РФ, военных округов (флотов), главных и центральных управлений Министерства обороны РФ, родов войск Вооруженных Сил РФ, не имеющих возможности выполнения перевозок своими воздушными судами, воздушные перевозки выполняются воздушными судами 61 Воздушной армии Верховного Главного Командования Вооруженных Сил РФ (Военно-транспортной авиации) и 8 Авиационной дивизии (особого назначения) в соответствии с годовыми планами воздушных перевозок, утвержденными начальником Генерального штаба Вооруженных Сил РФ, на основании заявок, представляемых в Главный штаб Военно-воздушных сил.

# 2.2. Перевозочные документы и сроки доставки груза

Грузовая накладная составляется на четырех бланках: один – накладная отправителя – не имеет печатной нумерации и заполняется отправителем до передачи груза к перевозке; остальные три – грузовая накладная, квитанция о приеме груза, корешок грузовой накладной – имеют одинаковый печатный номер и заполняются перевозчиком при приеме груза к перевозке.

До передачи груза к перевозке отправитель обязан составить накладную отправителя, заполнить в ней все графы, его касающиеся, и подписать ее.

При сдаче груза к перевозке отправитель обязан указать в накладной отправителя точное наименование груза, его массу, количество мест, размер или объем, вид тары (упаковки) и особые свойства груза.

Отправитель отвечает за правильность касающихся груза сведений, которые он указывает в грузовой накладной; несет ответственность за вред, причиненный перевозчику или другому лицу, перед которым отвечает перевозчик, вследствие неправильности, неточности или неполноты этих сведений. Перевозчик вправе проверять правильность указанных отправителем данных.

Одновременно с грузовой накладной отправитель обязан передать перевозчику все документы, требующиеся в соответствии с санитарными, карантинными и иными правилами. Перевозчик вправе проверять эти документы в отношении их точности и достаточности.

Перевозчик на основе накладной отправителя заполняет номерные бланки грузовой накладной, а также вносит в накладную отправителя все сведения, которые должны быть указаны перевозчиком.

При приеме груза к перевозке накладной отправителя присваивается тот же номер, что и грузовой накладной, заполненной перевозчиком.

Дата приема груза к перевозке удостоверяется на грузовой накладной календарным штемпелем аэропорта отправления либо заверяется от руки должностным лицом перевозчика, принимающим груз.

Тарифы и сборы, взимаемые за перевозку груза, указываются в грузовой накладной перевозчиком.

Один бланк грузовой накладной (квитанция о приеме груза) выдается отправителю в удостоверение заключения договора перевозки.

Два бланка грузовой накладной (накладная отправителя и грузовая накладная) следуют вместе с грузом до пункта назначения. Накладная отправителя выдается получателю в пункте назначения вместе с грузом, а грузовая накладная остается в аэропорту назначения груза. Корешок грузовой накладной хранится в делах аэропорта отправления.

Назначение каждого бланка грузовой накладной указывается на его лицевой стороне.

Договор воздушной перевозки опасного груза удостоверяется грузовой накладной, бланк которой имеет на лицевой стороне красную полосу по диагонали.

При приеме к перевозке одновременно больших партий груза, перевозка которых будет производиться на нескольких воздушных судах, перевозчик должен потребовать от отправителя составления двух и более грузовых накладных.

Запрещается оформление одной грузовой накладной:

* на груз, перевозимый на особых условиях (скоропортящийся, опасный и т.д.), и груз, перевозимый на общих условиях;
* на груз, требующий соблюдения карантинных и других специальных правил, и груз, не требующий соблюдения таких правил;
* на продукты питания и груз, который может повлиять на их качество;
* на груз, перевозимый по разным тарифам;
* на груз с объявленной ценностью и груз без объявленной ценности.

Договор воздушной перевозки может быть расторгнут по инициативе перевозчика (ст. 107 ВК РФ). Предусмотрен ряд оснований.

В них включаются: нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований; отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами; состояние здоровья пассажира воздушного судна, требующее особых условий воздушной перевозки либо когда такое состояние угрожает безопасности самого пассажира или других лиц; отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа, отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка; нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна; наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

Во всех установленных статьей случаях прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза пассажиру, грузовладельцу, грузоотправителю уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру воздушного судна возвращается.

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Если срок не установлен, то перевозка осуществляется в разумные сроки, которые определяются с учетом всех обстоятельств.

Сроки доставки груза воздушным транспортом исчисляются с момента приема его к перевозке в аэропорту отправления и до момента извещения получателя о прибытии груза в аэропорт назначения с учетом норм времени на хранение, переработку груза в аэропортах первоначальных, промежуточных, назначения и на перевозку воздушными судами.

Исчисление срока доставки начинается с 00 часов суток, следующих за днем приема груза к перевозке.

Сроки доставки тяжеловесного, негабаритного и мелких партий груза, принятых к перевозке в пункты, куда не установлено регулярное движение воздушных судов, определяются перевозчиком по договоренности с отправителем, о чем делается соответствующая отметка в грузовой накладной.

Сроки доставки груза на периодические массовые перевозки груза воздушным транспортом устанавливаются авиационными предприятиями ГА по договоренности с отправителем и указываются в договорах.

Груз считается доставленным в срок, если перевозчик не позднее 12 часов по истечении установленного срока доставки направил получателю извещение о прибытии груза по адресу, указанному в грузовой накладной.

Срок доставки груза считается ненарушенным, если задержка произошла по причинам:

* стихийного бедствия;
* невозможности полетов по метеорологическим условиям;
* ограничения полетов по распоряжению государственных органов;
* по другим причинам, не зависящим от перевозчика.

Не включается в срок доставки груза:

* время задержки отправки груза по вине отправителя, если погрузка осуществляется его средствами;
* время ожидания в аэропорту трансфера отправления груза очередным рейсом в аэропорт назначения по установленному расписанию, но не более 24 часов;
* время задержки груза в аэропорту отправления или в аэропорту трансфера по требованию государственных органов (санитарных, карантинных и др.).

При прямых смешанных перевозках груза срок его доставки исчисляется раздельно в соответствии с правилами, действующими на соответствующих видах транспорта, принимающих участие в прямой смешанной перевозке груза.

В случае перерыва или прекращения движения воздушных судов перевозчик обязан поставить об этом в известность отправителя и получателя и испросить распоряжения отправителя.

В случае, когда перевозчик не имеет возможности доставить груз в аэропорт назначения и в 5-дневный срок со дня высылки уведомления не получит от отправителя или получателя указаний о распоряжении грузом, он имеет право:

* передать груз другим видам транспорта для его дальнейшей перевозки в адрес получателя;
* поместить груз на ответственное хранение на склад какой-либо организации;
* реализовать груз в установленном порядке.

О своем решении перевозчик обязан сообщить отправителю и получателю. Отправитель обязан возместить перевозчику расходы, возникшие вследствие указанных операций.

Если груз был передан для дальнейшей перевозки другим видам транспорта, перевозчик обязан произвести возврат отправителю сумм в размерах, установленных правилами применения тарифов.

Статья 110 ВК РФ устанавливает исключительное право грузоотправителя в одностороннем порядке получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

С момента изменения условий договора воздушной перевозки у перевозчика возникает обязанность поставить в известность о причинах и содержании изменений грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

После прибытия груза в срок перевозчик должен уведомить сторону, выступающую в качестве грузополучателя, или другое уполномоченное лицо о прибытии груза в пункт назначения.

С момента приемки груза у грузополучателя возникает обязанность вывезти за счет собственных средств принятый груз. Однако если в момент приемки груз не отвечает требованиям его надлежащего использования либо имеет повреждения или испорчен, грузополучатель имеет вправе отказаться от приемки такого груза.

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа установлена статьей 796 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Так, в соответствии с п. 1 вышеуказанной статьи перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Также данной статьей установлено, что документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т. п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

Перевозчик обязан обеспечить надлежащее хранение прибывшего в аэропорт назначения груза до выдачи его получателю или в течение установленных сроков хранения. Плата за хранение груза взимается согласно правилам применения тарифов.

В случае скопления в аэропортах груза вследствие несвоевременного его вывоза по вине получателей плата за хранение может быть увеличена до трехкратного размера. Распоряжение о повышении платы за хранение прибывшего груза подписывается командиром объединенного авиаотряда с указанием срока действия повышенной платы. Повышенная плата за хранение груза взимается по истечении 24 часов после письменного уведомления об этом получателя.

Прибывший в аэропорт назначения груз хранится не более 30 дней со дня уведомления получателя о прибытии груза и по истечении этого срока считается невостребованным и реализуется в порядке, установленном законодательством. Если получатель не востребовал прибывший груз в установленный срок или отказался от его приема, перевозчик вправе уведомить об этом отправителя, оставить груз у себя на хранение за счет и на риск отправителя.

Груз, поступивший в аэропорт без документов и без должной маркировки, хранится в аэропорту до выяснения его принадлежности. Аэропорт обязан принять необходимые меры для установления принадлежности груза и передачи его получателю.

Груз, принадлежность которого не установлена в течение 6 месяцев, реализуется как бездокументный. Груз, прибывший в аэропорт назначения без документов, но принадлежность которого установлена, выдается получателю по акту.

Срок хранения прибывшего в аэропорт назначения опасного, скоропортящегося и других видов груза, требующих особых условий хранения, устанавливается специальными правилами, регулирующими перевозку этих видов груза.

Реализации подлежит груз:

* признанный невостребованным, срок хранения которого истек;
* принадлежность которого не установлена в течение срока его хранения (бездокументный груз);
* которому угрожает повреждение;
* поврежденный, дальнейшая перевозка которого признана невозможной или нецелесообразной.

Реализация бездокументного и невостребованного груза осуществляется путем передачи его государственным организациям и предприятиям. Личное имущество граждан передается для реализации в специализированные магазины.

Невостребованный скоропортящийся груз в зависимости от его состояния может быть реализован по распоряжению начальника аэропорта и ранее установленного срока его реализации.

Перевозчик обязан, насколько это возможно, поставить в известность отправителя о своем решении реализовать груз. Если в течение 5 дней со дня подачи телеграфного уведомления о решении реализовать груз отправитель не использует своего права распоряжения грузом, груз подлежит реализации.

Перевозчик может реализовать груз, не ожидая решения отправителя, если задержка реализации груза может привести к его повреждению или полной невозможности использовать груз по назначению. О реализации этого груза перевозчик обязан поставить в известность отправителя и получателя.

Груз, передаваемый для реализации, оценивается комиссией в составе представителей перевозчика, финансовых органов и торговых организаций, о чем составляется акт. При необходимости к оценке груза привлекаются эксперты.

Передача реализуемого груза приобретающей его организации оформляется актом[[13]](#footnote-13).

Сумма, полученная перевозчиком за переданный другой организации груз, за вычетом суммы, причитающейся перевозчику, перечисляется:

* получателю, указанному в накладной, - в случае оплаты им стоимости груза;
* отправителю - во всех остальных случаях.

При невозможности перечислить указанную сумму получателю или отправителю эта сумма по истечении срока, установленного для предъявления претензий за не доставленный по назначению груз, поступает в доход бюджета.

В случае последующего возмещения отправителю или получателю в претензионном либо исковом порядке суммы стоимости переданного другой организации груза, которая уже перечислена в доход бюджета, перевозчик уплачивает эту сумму за счет очередных перечислений в бюджет.

Особое внимание при осуществлении контроля за перевозками уделяется вопросам перевозки оружия и боеприпасов.

В аэропортах, где нет органов внутренних дел на транспорте, проверка документов и осмотр оружия осуществляются уполномоченными лицами.

Осмотр оружия и оформление документов на его перевозку должны производиться в специально отведенных помещениях аэропорта, оборудованных в соответствии с требованиями Наставления по организации работы дежурных частей органов внутренних дел, утвержденного приказом МВД России от 9 апреля 1993 года № 170дсп «О мерах по совершенствованию деятельности дежурных частей органов внутренних дел»[[14]](#footnote-14).

Опасный груз допускается к воздушной перевозке только с разрешения руководителей авиационных предприятий. О предъявлении опасного груза к перевозке отправитель обязан подать заявление не позднее чем через 48 часов до ввоза груза в аэропорт.

При сдаче к перевозке опасного груза отправитель обязан выполнять все требования перевозчика, относящиеся к соблюдению правил перевозки опасного груза, его упаковки, маркировки, документального оформления, а также обеспечения безопасности перевозки, предусмотренные специальными правилами перевозки опасного груза.

Отправитель обязан предоставить перевозчику необходимые для безопасной перевозки опасного груза крепежные и пожарные средства, нейтрализующие материалы и т. п.

Тара (упаковка) опасного груза должна соответствовать требованиям, установленным действующими стандартами и правилами перевозки опасного груза. Совместная упаковка в одну тару опасного груза с каким-либо грузом запрещается.

Места (ящики, барабаны, баллоны и др.) с ядовитыми веществами, сжатыми и сжиженными газами отправитель обязан пломбировать. Сверху и на одной из сторон упаковки каждого места отправитель обязан наклеить ярлык специальной маркировки.

В грузовой накладной отправитель обязан указать категорию опасности груза, а в случаях, указанных в специальных правилах, представить разрешение на перевозку.

При предъявлении к перевозке груза, не указанного в перечне опасных грузов, но наименование которого вызывает сомнение в возможности приема его к перевозке на общих условиях, отправитель обязан представить перевозчику подписанное руководителем предприятия описание характера груза и его свойств с подтверждением того, что груз к числу опасных не относится.

Взвешивание особо опасного груза при приеме к перевозке и при выдаче его перевозчиком не производится. Ответственность за точное указание массы возлагается полностью на отправителя. Перевозчик имеет право в присутствии отправителя выборочно проверить массу отдельных мест. При выявлении отклонения фактической массы отдельных мест от массы, указанной отправителем на маркировке, весь груз данной партии к перевозке не принимается.

При обнаружении неисправности груза во время перевозки, а также несоответствия тары или упаковки перевозчик имеет право снять опасный груз с воздушного судна и для устранения неисправностей вызвать представителя отправителя или получателя, который обязан устранить неисправность своими средствами.

Перевозка опасного груза производится прямыми рейсами, без перегрузок. Прием к перевозке опасного груза с перегрузками в промежуточных аэропортах категорически запрещается.

Отправитель опасного груза обязан известить получателя об отправке груза, а также о времени его прибытия.

Получатель особо опасного груза должен прибыть для получения груза в аэропорт ко времени, указанному перевозчиком. Груз выдается получателю немедленно после разгрузки воздушного судна, без завоза его в складские помещения и без взвешивания.

При повреждении упаковки груз выдается получателю также без взвешивания. Проверка массы груза в этом случае производится на складе получателя в присутствии представителя перевозчика. Представитель перевозчика должен сопровождать поврежденный груз до склада получателя, принять участие во взвешивании и подписать акт о состоянии упаковки и массе груза.

В случае невывоза груза в установленный срок руководитель авиационного предприятия обязан обратиться в местные органы власти за содействием в немедленном получении опасного груза получателем[[15]](#footnote-15).

# Глава 3. Ответственность сторон по договору воздушной перевозки груза

# 3.1. Общие принципы ответственности сторон по договору воздушной перевозки груза

Впервые в истории России транспортные уставы и кодексы стали приниматься, как следует из толкования п. 2 ст. 784 ГК РФ, в форме федеральных законов, что в целом подчеркивает большую социальную значимость транспорта, в том числе воздушного. С 1 апреля 1997 года вступил в силу уже пятый по счету – новый Воздушный кодекс РФ. По своему характеру это комплексный нормативный акт, где сочетаются нормы как частного, так и публичного права. Поскольку отношения по поводу воздушной перевозки складываются между субъектами, формально находящимися в равном положении относительно вопроса заключения договора, мы, следовательно, будем обращаться к нормам частноправовой секции ВК РФ, а именно гл. XV и XVII.

Когда говорят о гражданско-правовой ответственности, в зависимости от основания возникновения и содержания, различают ответственность договорную и деликтную[[16]](#footnote-16). Данное разграничение происходит в зависимости от того, существовало ли между сторонами договорное обязательство или нет. В первом случае ответственность наступает, если правонарушением вызвано умаление права одной из сторон договорного обязательства. Во втором случае вред претерпевает лицо, не состоявшее в договорных отношениях с правонарушителем, либо состоявшее в таковых, но нарушение права выходит за рамки отношений, регулируемых гражданско-правовым договором.

В последние годы законодательство стран Запада, регулируя отношения, возникающие, в частности, в области ответственности за вред, причиненный на транспорте, предусматривает единый режим ответственности независимо от договорного или деликтного основания возникновения вреда.

В ряде международных транспортных конвенций все иски о возмещении ущерба подчиняются единым правилам, независимо от основания этих исков.

И действительно, достаточно сложно обозначить ту грань, которая давала бы четко понять, где наступает договорная, а где деликтная ответственность перевозчика. Поскольку термин «перевозчик» означает сторону договорного обязательства, то о деликтной ответственности перевозчика можно говорить лишь в случае, когда вред причинен другой стороне этого же договорного обязательства – пассажиру или грузоотправителю. В противном случае, вред будет причинен уже не перевозчиком, а владельцем источника повышенной опасности, по терминологии ВК – эксплуатантом.

До введения в действие нового ВК 1997 года российскому законодательству не был известен термин «эксплуатант». Поэтому, прежде чем говорить об ответственности перевозчика, необходимо разобраться с понятийным аппаратом и четко себе представить, кто такой «перевозчик», кто такой «эксплуатант», и как эти понятия соотносятся друг с другом.

Сторонами договора перевозки являются пассажир или грузоотправитель (кредитор) с одной стороны, и перевозчик (должник) – с другой. При попытке вычленить фигуру перевозчика в воздушном кодексе, мы сталкиваемся с некоторыми трудностями, которые выражаются в несовершенстве юридической техники законодателя.

Согласно ст. 100 ВК РФ, перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки. Эксплуатант – гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности или ином законном титуле, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта (п. 3 ст. 61 ВК РФ).

Воздушному кодексу известно также такое понятие, как авиационное предприятие. Под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ (п. 1 ст. 61 ВК РФ).

Таким образом, налицо два субъекта, которые могут заниматься перемещением людей и материальных ценностей по договору воздушной перевозки: эксплуатант и авиационное предприятие. Но, согласно ст. 100 ВК РФ, первый из них является перевозчиком, а о правовом положении второго данная статья не говорит ничего.

Не вносит ясности и точка зрения по этому вопросу Д. А. Медведева, который ставит фигуры перевозчика, авиационное предприятие и эксплуатанта в один ряд[[17]](#footnote-17). Позиция Д. А. Медведева схожа с позицией по этому вопросу Высшего Арбитражного Суда РФ, которая нашла свое отражение в Информационном письме от 7 апреля 1997 года № С5-7/ОЗ-225, и ограничивается простым перечислением[[18]](#footnote-18).

Ответ, судя по всему, следует искать в самом ВК РФ. Так, согласно ст. 62 ВК РФ, российское авиационное предприятие и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации при наличии лицензий. Налицо формальный, но в то же время необходимый для осуществления предпринимателем своей деятельности признак – наличие лицензии. Данная норма различает двух субъектов имеющих право осуществлять соответствующую коммерческую деятельность: авиационное предприятие и индивидуального предпринимателя. В то же время, эта норма не упоминает понятия эксплуатант.

Коммерческая деятельность в области гражданской авиации допускается только при наличии лицензии (ст. 62 ВК РФ). Помимо лицензии, в п. 1 ст. 8 ВК РФ предусмотрено, что авиационные предприятия и индивидуальные предприниматели, осуществляющие и обеспечивающие воздушные перевозки и авиационные работы, подлежат обязательной сертификации. Теперь, налицо второй необходимый формальный признак предпринимателя в области гражданской авиации – наличие сертификата. Опять же, нет ни слова об эксплуатанте.

Пункт 3 статьи 61 ВК РФ указывает на обязательный формальный признак эксплуатанта – наличие сертификата (свидетельства) эксплуатанта. Однако, следует отличать сертификат (свидетельство) эксплуатанта от сертификата, предусмотренного ст. 8 ВК РФ. Требования к эксплуатанту, а следовательно и к порядку получения им сертификата (свидетельства) и к форме последнего, определяются федеральными авиационными правилами (п. 3 ст. 61 ВК РФ).

Эксплуатантом может быть как физическое лицо, так и юридическое. Согласно ст. 100 ВК, перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки. Воздушный кодекс прямо запрещает выдачу лицензий гражданам – не предпринимателям (п. 3 ст. 9 ВК РФ). Следовательно, если перевозчиком является физическое лицо, то оно должно быть зарегистрировано в качестве индивидуального предпринимателя.

Что же касается перевозчика – лица юридического, то логика здесь следующая. Воздушным кодексом предусмотрен специальный субъект, авиационное предприятие, который имеет основной целью своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок (п. 1 ст. 61 ВК РФ). Деятельность по осуществлению и обеспечению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на коммерческой основе, подлежит обязательному лицензированию (п. 1 ст. 9 ВК РФ). Перевозчик – эксплуатант, согласно ст. 100 ВК, должен иметь лицензию на осуществление воздушной перевозки. Речь в данном случае идет об одной и той же лицензии, предусмотренной ст. 9 ВК РФ. Следовательно, авиационное предприятие и есть перевозчик – эксплуатант, предусмотренный ст. 100 ВК РФ.

При этом необходимо иметь в виду, что понятие эксплуатант значительно шире понятия перевозчик. Они соотносятся как род и вид, то есть всякий перевозчик является эксплуатантом, но не всякий эксплуатант является перевозчиком. Перевозчиком по договору воздушной перевозки является эксплуатант – предприниматель, имеющий лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

В соответствии с п. 2 ст. 784 ГК РФ, общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. На воздушном транспорте общие правила перевозок устанавливаются федеральными авиационными правилами, которые принимаются в порядке, определенном Правительством РФ (ст. 2, 102 ВК РФ).

Следовательно, правовое регулирование воздушной перевозки в России происходит на основании Гражданского кодекса РФ, Воздушного кодекса РФ и принимаемыми на уровне Правительства РФ федеральными авиационными правилами.

Поскольку в настоящий момент Правительством РФ не приняты федеральные авиационные правила, которые регламентировали бы порядок осуществления воздушной перевозки, то основным актом пока остаются «Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Союза ССР», утвержденные Приказом Министерства гражданской авиации СССР от 16 января 1985 года № 19 (далее - Правила № 19). Данные правила применяются на территории России постольку, поскольку они не противоречат Воздушному кодексу РФ (п. 3 ст. 136 ВК РФ).

# 3.2. Договорная и деликтная ответственность сторон по договору воздушной перевозки груза

Вопросы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки можно разбить на следующие две группы: а) ответственность воздушного перевозчика за несохранность (утрату, недостачу, повреждение, порчу) груза или багажа принятого к перевозке; б) ответственность воздушного перевозчика за нарушение сроков перевозки.

Имущественная ответственность за нарушение транспортных обязательств строится на общих принципах ответственности в гражданском праве (гл. 25 ГК РФ). Воздушный кодекс устанавливает следующие общие принципы ответственности перевозчика – перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством РФ, международными договорами РФ, а также договором воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты (п. 1 ст. 116 ВК РФ).

По общему правилу соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны (п. 2 ст. 793 ГК РФ). Исключение составляют случаи, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Данная отсылочная статья говорит лишь о возможном ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика при перевозке груза, но не пассажира. Воздушный кодекс, в отличие от ГК РФ, вообще не предусматривает возможности для сторон самостоятельно снизить ответственность перевозчика по любому из договоров воздушной перевозки.

В отношении ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки пассажира действует правило, которое предусматривает возможность изменения размера ответственности перевозчика соглашением сторон лишь в сторону увеличения (п. 1 ст. 117 ВК РФ). Более высокий размер ответственности перевозчика может быть предусмотрен договором. Продиктовано это тем, что перевозчик, в данном случае несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, которая определяется в соответствии с правилами главы 59 ГК РФ.

Необходимо отметить, что ранее действовавшее законодательство предусматривало правило, согласно которому воздушный перевозчик нес ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира даже в случае непреодолимой силы. Законодатель приравнял ответственность воздушного перевозчика к ответственности, предусмотренной для владельца источника повышенной опасности, что является несомненным шагом вперед.

Статья 123 ВК РФ вводит общее правило о том, что перевозчик вправе заключить соглашение с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными настоящим Кодексом или международными договорами РФ.

Предприниматель, по общему правилу несет ответственность на началах риска, если иное не предусмотрено законом или договором, поскольку отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства даже при отсутствии его вины (п. 3 ст. 401 ГК РФ). Пределом его ответственности является непреодолимая сила, то есть предприниматель освобождается от ответственности, если при данных условиях имели место чрезвычайные и непредотвратимые обстоятельства.

Приведем пример. Общество с ограниченной ответственностью «Техсервис» обратилось в Арбитражный суд Хабаровского края с иском к ФГУП «Дальавиа» о взыскании 182435 руб. 84 коп. стоимости недостающего груза по авианакладной № 12613252.

Принятые по делу решение от 6 июня 2003 года и постановление апелляционной инстанции от 2 сентября 2003 года отменены постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 17 ноября 2003 года.

При новом рассмотрении дела суд решением от 16 февраля 2004 года взыскал с ФГУП «Дальавиа» стоимость недостающего груза 182435 руб. 84 коп., в иске ООО «Техсервис» к ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» отказано.

При этом суд исходил из того, что перевозчиком доставлен в аэропорт г. Хабаровска груз, предназначенный для ООО «Техсервис», в количестве 6 мест и сдан ФГУП «Дальавиа».

Постановлением апелляционной инстанции от 19 мая 2004 года решение суда от 16 февраля 2004 года отменено; взыскано с ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» в пользу ООО «Техсервис» 66480 руб., в остальной части иска отказано. Постановление мотивировано ответственностью перевозчика за несохранность груза на основании ст. 796 ГК РФ, ст.ст. 118, 119 Воздушного кодекса РФ.

Заявитель в обоснование жалобы привел доводы о нарушении апелляционной инстанцией норм материального права (ст. 784 ГК РФ, ст.ст. 2, 102, 105, 118, 119, 124 ВК РФ). Полагает, что вины перевозчика в утрате груза нет, авиакомпанией надлежащим образом выполнено обязательство по перевозке спорного груза и произведена сдача груза в аэропорту г. Хабаровска по количеству мест под подпись грузчика в почтово-грузовой ведомости, что исключает ответственность авиаперевозчика за недостачу груза.

Как видно из материалов дела, 2 октября 2001 года ООО «Техсервис» получило от ООО «Электролюкс» по авианакладной № 12613252 груз в 6 коробках, о недостаче 1 места ФГУП «Дальавиа» составлен коммерческий акт № 52.

Вывод суда первой инстанции о том, что перевозчик не может нести ответственность за недостачу груза в силу ст. 118 ГК РФ, поскольку им не допущена недостача груза с момента его принятия и до выдачи ФГУП «Дальавиа», опровергнут судом апелляционной инстанции. Последним установлено, что груз по авианакладной № 12613252 в аэропорту «Домодедово» загружался на воздушное судно без проводника.

Таким образом, судом апелляционной инстанции установлено, что перевозка груза состоялась, а перевозчик не доказал принятие груза по количеству мест и его сдачу в том же количестве в соответствии с положениями Инструкции о порядке приема-сдачи коммерческой загрузки на борт воздушного судна гражданской авиации.

В этой связи суд апелляционной инстанции обоснованно возложил ответственность за недостачу груза на ОАО «Домодедовские авиалинии» на основании ст. 110 ВК РФ, предусматривающей, что перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

Поэтому отклоняются доводы жалобы об отсутствии вины перевозчика в утрате груза и возложении ответственности на аэропорт[[19]](#footnote-19).

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять (п. 1 ст. 118 ВК РФ).

Из вышеприведенного правила нетрудно усмотреть, что ответственность перевозчика строится на началах вины, поскольку согласно п. 1 ст. 401 ГК РФ лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства. Следовательно, общим условием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза является вина, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности лица, осуществляющего предпринимательскую деятельность.

Здесь же, в статье 118 ВК РФ в п. 3 сказано, что перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки. Иными словами, перевозчик во избежание привлечения к имущественной ответственности должен доказать, что в факте утраты, недостачи или повреждения багажа нет его умысла или то, что все это произошло до или после того, как перевозчик исполнял свои обязанности по договору воздушной перевозки. Следовательно, в отношении сделанного выше вывода можно сделать уточнение, а именно – перевозчик по договору воздушной перевозки может быть освобожден судом от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю, если он докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего, либо им были приняты все необходимые меры по предотвращению причиненного вреда или данные меры невозможно было принять, либо то, что в действиях (бездействии) повлекших причинение вреда не было умысла перевозчика, либо то, что вред причинен не во время воздушной перевозки.

Согласно п. 8.5.4. Правил № 19, перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие: действия или упущения отправителя или получателя; недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при внешнем осмотре принимаемого груза; сдачи груза к перевозке без указания в грузовой накладной его особых свойств, требующих специальных условий или мер предосторожности при его перевозке и хранении; обстоятельств, связанных с погрузкой или выгрузкой средствами отправителя или получателя; непринятия необходимых мер к сохранению груза уполномоченными лицами отправителя или получателя, которые сопровождали груз; естественной убыли груза в пределах установленных норм при перевозке.

П. 8.5.5. Правил № 19, освобождает перевозчика от ответственности за недостачу груза, прибывшего в исправной таре, упаковке или контейнере и с исправными пломбами отправителя, если предъявитель претензии или иска не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика.

Думается, что приведенные пункты Правил № 19 частично утратили свою юридическую силу, поскольку прямо противоречат ст. 796 ГК РФ и ст. 118 ВК РФ, где сказано, что перевозчик отвечает за несохранность груза с момента принятия груза к перевозке и до передачи их грузополучателю. Поэтому, уже с 1 марта 1996 года (со дня введения в действие 2 части ГК РФ) отпадают все статьи, дающие основания освобождения перевозчика от ответственности в связи с тем, что груз сопровождался экспедитором, либо проводником, или в связи с тем, что была неисправна пломба.

В ст. 121 ВК РФ содержится абстрактное правило, согласно которому грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем. В принципе, так или иначе, оно поглощает практически все, предусмотренные пп. 8.5.4. и 8.5.5. Правил № 19 частные случаи освобождения перевозчика от гражданско-правовой ответственности.

Обращает на себя внимание тот факт, что ВК РФ вслед за ГК РФ устанавливает ответственность перевозчика за несохранность багажа, в то время как самостоятельный договор перевозки багажа специально транспортным законодательством не предусмотрен. Особенность его состоит в том, что стороной по договору перевозки багажа является пассажир, но ответственность воздушного перевозчика за несохранность багажа приравнивается к его ответственности за несохранность груза.

При сравнении норм ГК РФ и ВК РФ обнаруживается некоторое терминологическое разночтение, которое на первый взгляд может не вызвать никакого подозрения. Так, по ст. 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность, а п. 2 ст. 118 ВК РФ говорит об ответственности перевозчика за сохранность.

Правомерно возникает вопрос, что есть сохранность и можно ли за нее отвечать? Так как основанием юридической ответственности является правонарушение, а одно из его необходимых условий – причинение вреда, то все сводится к сопоставлению понятия вред и сохранность. Под сохранностью следует понимать «сохранение в полной целости, отсутствие повреждений». Понятия «сохранность» и «вред» являются противоположными по смыслу. Следовательно, можно сделать вывод о том, что законодатель все же имел в виду привлечение перевозчика к ответственности за несохранность, но запутался и, установил ответственность за сохранность.

Говоря об ответственности за несохранность, не лишним было бы раскрыть само понятие «несохранность». Понятие «несохранность» груза (багажа) в качестве условия ответственности перевозчика введено в нормативный оборот Гражданским кодексом РФ. Это собирательное понятие, которое включает в себя утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза (багажа или вещей находящихся при пассажире).

Как пишет В. Т. Смирнов, «понятие «утрата груза» в транспортном законодательстве и практике его применения имеет особое, специальное содержание – невозможность для перевозчика выдать груз его получателю в установленный срок. Утрата может выражаться в двух формах: полная и частичная. Частичная утрата груза именуется недостачей. Порча груза означает несоответствие качества прибывшего в пункт назначения груза его первоначальному качеству, указанному в транспортных документах, и выражается в изменении его свойств. Под повреждением понимается нарушение целостности предмета перевозки, являющееся обычно следствием механического воздействия на него. Повреждение груза может быть результатом и утраты части груза, составляющей одно целое с определенным предметом»[[20]](#footnote-20).

Порча и повреждение груза, по общему правилу, вызывают снижение эффективности использования полезных свойств соответствующего предмета (груза) и, следовательно, его стоимости, а потому влекут за собой обязанность перевозчика возместить ущерб получателю. Но порча, как и повреждение груза, может привести к полной невозможности использования его по назначению. По своей экономической сущности этот случай равнозначен утрате груза, так как грузополучатель фактически лишается груза, а потому он влечет те же правовые последствия, что и утрата груза.

ВК РФ, в отличие от ГК РФ, вообще не делает никакого различия в установлении размера правовых последствий перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире.

Так, согласно п. 1 ст. 119 ВК РФ, за несохранность багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в следующих размерах: 1) за несохранность багажа или груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности. Причем, за воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза; 2) за несохранность багажа или груза, принятых и воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более чем в размере двух МРОТ за килограмм веса багажа или груза; 3) за несохранность вещей, находящихся при пассажире, - в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более чем десять МРОТ.

Надо признать, что законодатель несколько усовершенствовал нормы, регламентирующие размер ответственности перевозчика. Так, к примеру, согласно п. 4.1.3. Правил № 19, пассажир обязан сам заботиться о сохранности вещей, перевозимых в салоне воздушного судна. П. 8.4.1. Правил № 19 предусматривал ответственность перевозчика за сохранность вещей, не сданных в багаж и находящихся при пассажире, лишь в том случае, если было доказано, что утрата, недостача или повреждение этих вещей произошли по вине перевозчика. Сегодня данные пункты Правил № 19 можно считать утратившими силу, поскольку налицо противоречие п. 2 ст. 118 ВК РФ.

К тому же ранее, п. 5.7.1. Правил № 19 предоставлял возможность отправителю сдавать груз для перевозки с объявленной ценностью. Только сразу же декларировалось правило в корне уничтожившее эту разумную норму, а именно то, что сумма объявленной ценности груза не должна превышать его действительной стоимости.

Воздушный кодекс не предусматривает перевозку вещей, находящихся при пассажире с объявлением ценности. Объясняется это тем, что данные вещи в течение всего времени перевозки находятся под непосредственным контролем пассажира и, следовательно, на последнего возлагается непосредственная обязанность следить за своими вещами. Это отражается в ограниченной ответственности перевозчика – в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более чем 10 МРОТ. Так как перевозчик нигде не фиксирует, какие именно вещи будут находиться при пассажире во время воздушной перевозки и, тем более, не оценивает их первоначальное состояние, то можно предположить по какому пути пойдет практика. К примеру, в случае утраты вещи, пассажир вообще лишается возможности что-либо доказать, ведь вещи нет в натуре и неизвестно, была ли она у него. В этом случае, вероятно, решающую роль могут сыграть показания свидетелей, но все это связано со значительными затратами как средств, так и времени. Поэтому, пассажир в большинстве случаев, за несохранность находящихся при нем вещей будет получать удовлетворение в размере не большем, чем 10 МРОТ.

К тому же возникает правомерный вопрос, почему воздушный перевозчик должен нести ответственность за недостачу, повреждение или порчу багажа, груза или вещей, находящихся при пассажире в размере их стоимости, если они хоть и отличаются от своего первоначального состояния, но сохранились в натуре. Гражданский кодекс РФ решает этот вопрос более грамотно, устанавливая дифференцированный размер ответственности как за утрату и недостачу, так и за повреждение (порчу) (п. 2 ст. 796 ГК РФ).

В. Т. Смирнов рекомендовал следующим образом подходить к размеру ответственности: «При частичной утрате, порче или повреждении груза для решения вопроса об объеме ответственности перевозчика нужно учитывать характер груза и характер повреждения. Повреждения и частичная утрата могут касаться груза: а) состоящего из отдельных предметов, составляющих самостоятельные объекты, б) сложного груза, для которого утраченная или поврежденная часть составляют элементы единого сложного механизма (агрегата), и в) груза, представляющего однородную массу (руда, уголь, лес и т.д.). В первом случае, поскольку каждая часть груза может иметь самостоятельную оценку, возмещается стоимость соответствующей части. Во втором, нужно различать три ситуации, а именно: 1) если поврежденный груз может быть использован по первоначальному назначению, хотя и с уценкой, - возмещение составит размер уценки; 2) груз может быть использован по назначению при условии устранения повреждений (или доукомплектования) – возмещение определяется стоимостью восстановительного ремонта и 3) поврежденный груз вообще невозможно использовать по назначению - взыскивается стоимость груза, как за его утрату. И, наконец, в третьем случае, поскольку груз может быть использован и без недостающих его частей, возмещается только их стоимость»[[21]](#footnote-21).

Не лишним было бы ввести в ВК РФ правило, согласно которому при утрате груза (полной или частичной), а также в случаях его порчи или повреждения, по своим последствиям приравниваемых к утрате, наряду с возмещением ущерба в указанных пределах, обязать воздушного перевозчика возвращать провозную плату, полученную от грузоотправителя по договору, если она не входит в цену утраченного или недостающего груза. Поскольку ответственность перевозчика и так ограничена, то это правило позволило бы более полно восстанавливать имущественное положение потерпевших. К примеру, лицо по договору воздушной перевозки оплатило отправку груза, который не прибыл в пункт назначения, поскольку был утрачен. В случае, если груз был отправлен с объявлением ценности, то после получения возмещения, со стороны грузоотправителя (грузополучателя) может возникнуть правомерный вопрос, - за что перевозчик получил деньги плюс дополнительную плату? Ведь он не выполнил условий договора, груз пропал. Можно подсчитать имущественные потери грузоотправителя. Они будут равны возмещению в размере объявленной ценности минус плата за перевозку и дополнительная плата за то, что груз отправлен с объявлением ценности.

При перевозке без объявления ценности, ситуация осложняется тем, что грузоотправитель должен будет представить доказательства стоимости утраченного груза (багажа), а в противном случае довольствоваться возмещением в размере двух МРОТ за килограмм веса багажа или груза. Нужно отметить, что аналогичное правило уже давно известно гражданскому законодательству (например, п. 3 ст. 796 ГК РФ; п. 8.3.5. Правил № 19). П. 8.3.5. Правил № 19 гласят, что при утрате или недостаче багажа, перевозка которого оплачена, перевозчик наряду с выплатой возмещения возвращает плату за перевозку, взысканную за утраченный багаж. Поскольку ВК РФ прямо не запрещает, то данный пункт Правил № 19 подлежит применению субсидиарно. Думается, эта норма должна быть закреплена в самом ВК РФ, что придало бы дополнительные гарантии контрагентам воздушного перевозчика.

Приведем пример. Закрытое акционерное общество «Племптицезавод «Большевик» (далее – ЗАО «ППЗ «Большевик») обратилось в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области с иском к государственному унитарному авиационному предприятию «Пулково» (далее – ГУАП «Пулково») о взыскании 294 000 руб. ущерба, причиненного ответчиком в результате гибели цыплят при авиаперевозке.

Решением от 26 декабря 2001 года с ГУАП «Пулково» в пользу ЗАО «ППЗ «Большевик» взыскано 292 400 руб. убытков и 500 руб. расходов по государственной пошлине.

Постановлением апелляционной инстанции решение отменено и в удовлетворении исковых требований отказано. Апелляционная инстанция указала, что у ЗАО «ППЗ «Большевик» в силу статьи 125 Воздушного кодекса Российской Федерации отсутствует право на предъявление требований к перевозчику.

В кассационной жалобе ЗАО «ППЗ «Большевик» просит постановление апелляционной инстанции отменить как принятое с нарушением норм материального права.

Податель жалобы ссылается на следующее: неправомерным является вывод суда апелляционной инстанции об отсутствии у истца права на предъявление иска к перевозчику груза; суд необоснованно применил к отношениям сторон положения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.

В отзыве на кассационную жалобу ГУАП «Пулково» просит постановление апелляционной инстанции оставить без изменения.

В судебном заседании представители ЗАО «ППЗ «Большевик» подтвердили доводы, изложенные в кассационной жалобе. Представитель ГУАП «Пулково» обратился с просьбой отказать в удовлетворении жалобы.

Законность обжалуемого судебного акта проверена в кассационном порядке.

Как следует из материалов дела, между сторонами спора заключен договор международной воздушной перевозки груза, по условиям которого ответчик осуществлял авиаперевозку суточных цыплят из Санкт-Петербурга (Россия) в город Караганда (Республика Казахстан).

По прибытии в город Караганда была обнаружена гибель перевозимых цыплят, стоимость которых составляла 294 000 руб.

Поскольку перевозчик отказался в добровольном порядке возместить стоимость погибших цыплят, ЗАО «ППЗ «Большевик» обратилось с иском в арбитражный суд.

Отменяя решение суда первой инстанции и отказывая в удовлетворении исковых требований, суд апелляционной инстанции правомерно исходил из того, что отношения сторон возникли из договора международной воздушной перевозки и регулируются нормами Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 года).

Согласно статье 26 названной Конвенции в случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда, и самое позднее – в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения товаров.

Доводы подателя жалобы о неправомерности применения судом апелляционной инстанции положений Конвенции и о наличии у истца права на предъявление иска несостоятельны. Воздушный кодекс Российской Федерации в части определения лиц, наделенных правом на предъявление претензий и исков к перевозчику в случае нарушения последним договора перевозки, также не предоставляет указанного права грузоотправителю.

Поскольку истец не является получателем груза, у ЗАО «ППЗ «Большевик» отсутствует право на предъявление иска к перевозчику.

При таких обстоятельствах суд кассационной инстанции не находит оснований для удовлетворения жалобы[[22]](#footnote-22).

Согласно ст. 109 ВК РФ, перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки. В отношении воздушной перевозки пассажира Воздушный кодекс РФ устанавливает правило, согласно которому срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок (п. 1 ст. 103 ВК РФ). В последнем случае, роль правил воздушных перевозок в отношении установления сроков доставки пассажиров и багажа играют установленные перевозчиком расписания рейсов.

В отношении перевозки груза установлено правило, согласно которому перевозчик обязан доставить принятый к перевозке груз в пункт назначения в установленный срок (п. 5.9.1 Правил № 19). В данном случае срок доставки груза согласовывается между сторонами договора воздушной перевозки груза. Груз считается доставленным в срок, если перевозчик не позднее 12 часов по истечении установленного срока доставки направил получателю извещение о прибытии груза по адресу, указанному в грузовой накладной (п. 5.9.6. Правил № 19).

Согласно ст. 120 ВК РФ, за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом МРОТ за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

В данном случае, опять же налицо ограниченная ответственность воздушного перевозчика – штраф в размере 25 процентов МРОТ/час, но не более 50 процентов провозной платы. Такой штраф считается исключительной неустойкой. Возможные же убытки грузополучателя перевозчиком не возмещаются.

По ранее действовавшему Воздушному кодексу СССР 1983 года (далее – ВК СССР 1983 года) перевозчик нес ответственность за просрочку в доставке груза в форме штрафа в размере 5 процентов платы за перевозку за каждый день просрочки, но не свыше 50 процентов платы за перевозку. За просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивал получателю штраф в размере 10 рублей за каждый день просрочки, но не свыше 30 рублей (ст. 101 ВК СССР 1983 года). Как видно, предшественник современного ВК РФ устанавливал дифференцированные штрафы за просрочку груза и багажа. О штрафе за несвоевременную доставку пассажира ВК СССР 1983 года вообще не упоминал.

Соответственно, по ранее действующему воздушному законодательству предел ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза наступал через 10 дней с момента, когда груз должен был быть в пункте назначения, а за просрочку в доставке багажа – через 3 дня по истечении срока доставки. Теперь же, поскольку все регулируется рыночными механизмами, не представляется возможным вывести общее правило, через какой период времени наступает предел ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза, багажа или пассажира. Этот вопрос должен решаться в каждом конкретном случае.

Просрочку в доставке необходимо отличать от утраты груза. При просрочке груз прибыл, договор перевозки исполнен, но исполнен ненадлежаще, несвоевременно. При утрате – груза нет, он не может быть выдан получателю. Следовательно, договор не исполнен. Состояние просрочки доставки груза определяется сроками, по истечении которых груз признается утраченным. Если, однако, «утраченный» груз будет обнаружен, возникает состояние просрочки. В последнем случае, если грузополучатель уже получил возмещение за утрату от перевозчика, то груз он получит только при условии возврата перевозчику полученной суммы.

В данном случае действует п. 5.15.11 Правил № 19, согласно которому отправитель или получатель имеет право считать груз утраченным и требовать возмещения за утрату груза, если груз не был выдан получателю в течение 10 дней по истечении срока его доставки. Однако если груз прибыл по истечении срока его доставки и получателю была выплачена компенсация, получатель обязан принять груз и возвратить уплаченную перевозчиком сумму за утрату груза.

Ранее данная норма была закреплена в ст. 101 ВК СССР 1983 года, чего опять же, не воспринял новый ВК РФ.

Просрочка в доставке груза может явиться причиной его порчи. В таком случае, по мнению В. Т. Смирнова, кроме возмещения ущерба, причиненного порчей груза, транспортная организация обязана уплатить штраф за просрочку в его доставке. Такие же последствия наступают и в том случае, если в результате просрочки груз пришел в состояние полной непригодности к использованию, и по этой причине грузополучатель отказался от его приемки. Напомним, что ВК РФ не знает разницы между утратой, недостачей, порчей и повреждением. В данном случае суд должен будет привлечь перевозчика к ответственности по двум статьям – 119 и 120 ВК РФ. Но, не послужит ли это предложение почвой для злоупотреблений со стороны воздушных перевозчиков? К примеру, если просрочка повлекла порчу груза – продуктов питания, то для перевозчика экономически выгоднее было бы вообще не предъявлять груз грузополучателю, а сослаться на то, что груз утрачен. В этом случае перевозчик будет нести ответственность только по п. 1 ст. 119 ВК РФ, что естественно более привлекательней для него, чем соглашаться с просрочкой груза.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Договор перевозки грузов занимает в системе транспортных договоров доминирующее положение, является как бы базовым договором, поскольку именно этот договор выполняет основные задачи, связанные с перемещением материальных ценностей, способствует выполнению обязательств по доставке продукции потребителю.

Впервые в истории России транспортные уставы и кодексы стали приниматься, как следует из толкования п. 2 ст. 784 ГК РФ, в форме федеральных законов, что в целом подчеркивает большую социальную значимость транспорта, в том числе воздушного. С 1 апреля 1997 года вступил в силу уже пятый по счету – новый Воздушный кодекс РФ. По своему характеру это комплексный нормативный акт, где сочетаются нормы как частного, так и публичного права.

Каждый договор воздушной перевозки и его условия удостоверяются перевозочным документом, выдаваемым авиационным предприятием либо уполномоченными им организациями или лицами (агентами).

Сам процесс перевозки груза воздушным транспортом часто не вызывает какие-либо трудности на практике. Самыми проблемными вопросами являются вопросы ответственности по этому договору.

Вопросы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки можно разбить на следующие две группы: а) ответственность воздушного перевозчика за несохранность (утрату, недостачу, повреждение, порчу) груза или багажа принятого к перевозке; б) ответственность воздушного перевозчика за нарушение сроков перевозки.

Согласно п. 8.5.4. Правил № 19, перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие: действия или упущения отправителя или получателя; недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при внешнем осмотре принимаемого груза; сдачи груза к перевозке без указания в грузовой накладной его особых свойств, требующих специальных условий или мер предосторожности при его перевозке и хранении; обстоятельств, связанных с погрузкой или выгрузкой средствами отправителя или получателя; непринятия необходимых мер к сохранению груза уполномоченными лицами отправителя или получателя, которые сопровождали груз; естественной убыли груза в пределах установленных норм при перевозке.

П. 8.5.5. Правил № 19, освобождает перевозчика от ответственности за недостачу груза, прибывшего в исправной таре, упаковке или контейнере и с исправными пломбами отправителя, если предъявитель претензии или иска не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика.

Думается, что приведенные пункты Правил № 19 частично утратили свою юридическую силу, поскольку прямо противоречат ГК РФ.

По ранее действующему воздушному законодательству предел ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза наступал через 10 дней с момента, когда груз должен был быть в пункте назначения, а за просрочку в доставке багажа – через 3 дня по истечении срока доставки. Теперь же, поскольку все регулируется рыночными механизмами, не представляется возможным вывести общее правило, через какой период времени наступает предел ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза, багажа или пассажира. Этот вопрос должен решаться в каждом конкретном случае.

С учетом изложенного в целях унификации правовой регламентации перевозок грузов воздушным транспортом можно порекомендовать Правительству Российской Федерации принять соответствующие Правила. Остальные же акты, касающиеся регулирования этого вопроса, нужно отменить, так как формула «действует в части, не противоречащей Гражданскому кодексу Российской Федерации и другим нормативно-правовым актам» очень трудна в применении.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

**I. Нормативные правовые акты**

Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ // Российская газета. 1997. 26 марта.

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон № 14-ФЗ от 26 января 1996 года в ред. Федерального закона № 58-ФЗ от 29 июня 2004 года // Российская газета. 1996. 6, 7, 8 февраля 1996 года; 2005. 27 марта.

Об утверждении Инструкции по организации воздушных перевозок в Вооруженных Силах Российской Федерации: Приказ Минобороны РФ от 26 марта 2003 года № 90 // Российская газета. 2003. 15 мая.

Об утверждении Инструкции о порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета: Приказ Федеральной службы воздушного транспорта России и МВД РФ от 30 ноября 1999 года № 120/971 // Российская газета. 2000. 5 мая.

**II. Материалы судебной практики**

1. О Воздушном кодексе Российской Федерации: Письмо Высшего Арбитражного Суда РФ от 7 апреля 1997 года № С5-7/03-225 // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1997. № 6. С 14.
2. Стоимость недостающего груза по авианакладной взыскана с перевозчика, в связи с установлением его вины в причинении вреда: Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 31 августа 2004 года № Ф03-А73/04-1/2210 // Вестник Высшего Арбитражного суда Российской Федерации. 2004. № 12. С. 34.
3. О взыскании ущерба, причиненного в результате гибели цыплят при авиаперевозке, и расходов по государственной пошлине: Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 18 апреля 2002 года № А56-32562/01 // Арбитражная практика. Вып. 2. Транспортное законодательство. М.: Право и экономика, 2006. С. 311.

**III. Литература**

1. Аксаментов О. И. Некоторые проблемы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки // Правовой научно-практический журнал «Кодекс info». 2000. № 10. С. 17-24.

Витрянский В. В. Гражданский кодекс о договоре // Вестник Высшего арбитражного суда Российской Федерации. 1995. № 10. С. 119-122.

Гражданское право: Учебник для вузов в 2 Т. Т. 2 (2) / Отв. ред. Е. А. Суханов. М.: БЕК, 2002. 713 с.

Иванова О. Н., Симонов А. М. Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации. М.: Новая Правовая культура, 2004. 671 с.

1. Иоффе О. С. Обязательственное право. М.: Статут, 2003. 563 с.

Комментарий к части второй Гражданского кодекса Российской Федерации / Под ред. Т. Е. Абовой, А. Ю. Кабалкина. М.: Юрайт, 2003. 997 с.

Леонова Б. Г. Правовое регулирование перевозки грузов и торговый договор // Законодательство. 2002. № 2. С. 41-48.

Медведев Д. А. Воздушное право. М.: Юрист, 2005. 411 с.

Романец Ю. В. Система договоров в гражданском праве России. М.: Юристъ, 2003. С. 317.

Смирнов В. Т. Транспортное право России. М.: Юрайт, 1999. 231 с.

1. Шершеневич Г. Ф. Учебник русского гражданского права. М., 1911. 543 с.

Яковлев В. Ф. Новое в договорном праве // Вестник Высшего арбитражного суда Российской Федерации. 1994. № 7. С. 122-129.

1. См.: Гражданское право: Учебник для вузов в 2 Т. Т. 2 (2) / Отв. ред. Е. А. Суханов. М.: БЕК, 2002. С. 37. [↑](#footnote-ref-1)
2. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Федеральный закон № 14-ФЗ от 26 января 1996 года в ред. Федерального закона № 58-ФЗ от 29 июня 2004 года // Российская газета. 1996. 6, 7, 8 февраля 1996 года; 2005. 27 марта. [↑](#footnote-ref-2)
3. См.: Комментарий к части второй Гражданского кодекса Российской Федерации / Под ред. Т. Е. Абовой, А. Ю. Кабалкина. М.: Юрайт, 2003. С. 321. [↑](#footnote-ref-3)
4. См.: Яковлев В. Ф. Новое в договорном праве // Вестник Высшего арбитражного суда Российской Федерации. 1994. № 7. С. 122. [↑](#footnote-ref-4)
5. См.: Суханов Е. А. Указ соч. С. 40. [↑](#footnote-ref-5)
6. Реальность договора перевозки груза предполагает не только общеизвестные положения о реальной сдаче груза к перевозке. При заключении договора стороны учитывают объективные возможности перевозчика для выполнения условий договора. В противном случае, как справедливо отмечал профессор Г. Ф. Шершеневич, заключение договора лишается всякого практического смысла (см.: Шершеневич Г. Ф. Учебник русского гражданского права. М., 1911. С. 444). [↑](#footnote-ref-6)
7. Витрянский В. В. Гражданский кодекс о договоре // Вестник Высшего арбитражного суда Российской Федерации. 1995. № 10. С. 119. [↑](#footnote-ref-7)
8. Иоффе О. С. Обязательственное право. М.: Статут, 2003. С. 563. [↑](#footnote-ref-8)
9. Романец Ю. В. Система договоров в гражданском праве России. М.: Юристъ, 2003. С. 317. [↑](#footnote-ref-9)
10. Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ // Российская газета. 1997. 26 марта. [↑](#footnote-ref-10)
11. Текст Правил официально опубликован не был. [↑](#footnote-ref-11)
12. Об утверждении Инструкции по организации воздушных перевозок в Вооруженных Силах Российской Федерации: Приказ Минобороны РФ от 26 марта 2003 года № 90 // Российская газета. 2003. 15 мая. [↑](#footnote-ref-12)
13. См.: Леонова Б. Г. Правовое регулирование перевозки грузов и торговый договор // Законодательство. 2002. № 2. С. 41. [↑](#footnote-ref-13)
14. Иванова О. Н., Симонов А. М. Комментарий к Воздушному кодексу Российской Федерации. М.: Новая Правовая культура, 2004. 498 с. [↑](#footnote-ref-14)
15. Об утверждении Инструкции о порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета: Приказ Федеральной службы воздушного транспорта России и МВД РФ от 30 ноября 1999 года № 120/971 // Российская газета. 2000. 5 мая. [↑](#footnote-ref-15)
16. ###  Аксаментов О. И. Некоторые проблемы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки // Правовой научно-практический журнал «Кодекс info». 2000. № 10. С. 17.

 [↑](#footnote-ref-16)
17. Медведев Д. А. Воздушное право. М.: Юрист, 2005. С. 237. [↑](#footnote-ref-17)
18. О Воздушном кодексе Российской Федерации: Письмо Высшего Арбитражного Суда РФ от 7 апреля 1997 года № С5-7/03-225 // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1997. № 6. С 14. [↑](#footnote-ref-18)
19. Стоимость недостающего груза по авианакладной взыскана с перевозчика, в связи с установлением его вины в причинении вреда: Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 31 августа 2004 года № Ф03-А73/04-1/2210 // Вестник Высшего Арбитражного суда Российской Федерации. 2004. № 12. С. 34. [↑](#footnote-ref-19)
20. Смирнов В. Т. Транспортное право России. М.: Юрайт, 1999. С. 87. [↑](#footnote-ref-20)
21. Смирнов В. Т. указ. соч. С. 65. [↑](#footnote-ref-21)
22. О взыскании ущерба, причиненного в результате гибели цыплят при авиаперевозке, и расходов по государственной пошлине: Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 18 апреля 2002 года № А56-32562/01 // Арбитражная практика. Вып. 2. Транспортное законодательство. М.: Право и экономика, 2006. С. 311. [↑](#footnote-ref-22)