

условиями того времени, плановой экономикой, ограниченным доступом к информации и общей атмосферой, которая не стимулировала развитие гражданской инициативы и правовой культуры. Это порочный круг, когда отсутствие развитого правового поля препятствует развитию отрасли, а слабое развитие отрасли, в свою очередь, не способствует совершенствованию законодательства. Такая ситуация требовала системных изменений, коренного переосмысления роли и значения транспорта в народном хозяйстве и разработки новых, более эффективных механизмов его правового регулирования. Только комплексный подход, включающий в себя совершенствование законодательства, повышение правовой грамотности граждан и инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, мог бы вывести отрасль на качественно новый уровень.

Исторический опыт свидетельствует о том, что недооценка роли транспорта чревата серьезными экономическими и социальными последствиями. Поэтому постоянный мониторинг состояния транспортной системы, анализ существующих проблем и своевременное принятие адекватных мер по их устранению являются необходимыми условиями устойчивого развития любого государства.

Irina Nikolaevna Osipova

Associate Professor of the Department of Civil Law and Procedure of the Volga Region Institute (branch) of the All-Russian State University of Justice (RLA of the Ministry of Justice of Russia), Candidate of Historical Sciences, Docent

Ирина Николаевна Осипова

*Доцент кафедры гражданского права и процесса Поволжского института (филиала) ВГУЮ (РПА Минюста России), кандидат исторических наук, доцент
E-mail: osipovairina1@yandex.ru*

Развитие государственной политики в транспортной отрасли

Development of State Policy in the Transport Sector

Темпы развития внутренних и внешних экономических связей в России в последние годы привели к необходимости совершенствования правовых инструментов реализации Транспортной стратегии РФ. Анализ системы целеполагания Транспортной стратегии позволяет выделить основные направления развития законодательства в транспортной отрасли, а именно, совершенствование правового регулирования обеспечения транспортной безопасности, формирование правовых основ новых моделей государственной-частного партнерства в транспортной отрасли, развитие правовых инструментов защиты информации при организации перевозок грузов и пассажиров.

В рамках правовой конструкции обеспечения транспортной безопасности представляется необходимым не только пересмотр базовых понятий, содержащихся в Федеральном законе «О транспортной безопасности», но и разработка административно-правового механизма взаимодействия субъектов, наделенных законодательством определенными обязанностями по осуществлению мер, направленных на создание условий безопасного функционирования объектов транспортного комплекса. Важным условием эффективного функционирования системы транспортной безопасности является конкретизация мер и инструментов, составляющих содержание понятия «обеспечение транспортной безопасности», а также уточнение «иных мер, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства». А формирование модели административно-правового механизма взаимодействия субъектов транспортной отрасли должно опираться, с одной стороны, на понимание транспортной безопасности и как состояния защищенности, и как процесса обеспечения безопасности, с другой, — учитывать специфику организации пассажирских и грузовых перевозок, а также особенности перевозок различными видами транспорта — морским, железнодорожным, автомобильным.

Кроме этого важной представляется концептуальная согласованность мер, направленных на обеспечение транспортной безопасности, стратегий, проектов и государственных программ, определяющих перспективы развития транспортной отрасли. Реализуемые в

России стратегии, государственные программы и проекты должны быть взаимосвязаны на уровне целей и задач, предполагать формирование системы взаимосвязанных между собой регламентов, которые будут определять процедурные вопросы обеспечения транспортной безопасности. Понятно, что возможности регламентации по разным видам перевозок разные (применительно к грузовым перевозкам дополнительная регламентация ограничена), но это не означает, что в сфере перевозки грузов невозможна разработка стандартов качества оказания услуг. Необходимым представляется разработка критериев обеспечения транспортной безопасности, которые будут связаны с определенными нормативами по разным видам транспорта и видам перевозок грузов.

Elena Nikolaevna Pronina
*Head of the Department of Civil Law
and Procedure of the Volga Region
Institute (branch) of the All-Russian
State University of Justice (RLA of the
Ministry of Justice of Russia), Candidate
of Legal Sciences, Docent*

Елена Николаевна Пронина
*Заведующий кафедрой гражданского
права и процесса Поволжского
института (филиала) ВГУЮ (РПА
Минюста России), кандидат
юридических наук, доцент
E-mail: proninae2014@yandex.ru*

Ответственность сторон в договорах перевозки: нюансы для разных видов транспорта

Liability of the Parties in Transportation Contracts: Nuances for Different Types of Transport

Договор перевозки представляет собой основополагающий элемент в транспортной логистике, который определяет права и обязанности участников. Он является базой для регулирования взаимодействия между перевозчиками и грузоотправителями, обеспечивая защиту интересов обеих сторон. Данные отношения регулируются главой 40 ГК РФ и рядом других нормативных правовых актов.

Ответственность сторон может быть как договорной, так и деликтной. Первая возникает в случае нарушения условий договора, тогда как деликтная ответственность связана с причинением убытков, не связанных с договором. Правильное толкование этих понятий является основой для минимизации рисков и урегулирования споров.

Важно, чтобы стороны договоров перевозки четко осознавали, какие последствия могут наступить в случае нарушения обязательств. Изучение специфики ответственности по каждому виду транспорта позволяет лучше ориентироваться в данной сфере.

Договорная ответственность может включать в себя: полное возмещение ущерба; выплату штрафов или пени; обязательства по возврату груза в определенный срок.

В контексте автомобильных перевозок ответственность перевозчика часто ограничивается стоимостью груза. По закону минимально допустимые стандарты ответственности регулируются, однако стороны могут по соглашению установить более высокие требования. Например, согласно ст. 796 ГК РФ 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.

Важно также учитывать такие нюансы, как сроки доставки, необходимость соблюдения правил дорожного движения, ответственность за неподходящие условия транспортировки.

Что касается железнодорожного транспорта, то здесь ответственность перевозчика связывается с его обязанностями по обеспечению сохранности груза. Перевозчик несет ответственность за груз с момента его принятия до момента выдачи. Однако в случаях, когда ущерб вызван форс-мажором — стихийным бедствием или действиями третьих лиц, — ответственность может быть снижена или полностью отменена.