

Документ подписан простой электронной подписью  
Информация о владельце:  
ФИО: Бублик Владимир Александрович  
Должность: Ректор  
Дата подписания: 25.08.2023 15:43:41  
Уникальный программный ключ:  
c51e862f35fca08ce36bdc9169348d2ba451f033

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
«УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИМЕНИ В. Ф. ЯКОВЛЕВА»

«Утверждено»  
Решением Ученого Совета УрГЮУ  
имени В. Ф. Яковлева  
от 26.06.2023 года

## ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

### Транспортные обязательства

Основная профессиональная образовательная программа высшего образования – программа магистратуры по направлению подготовки

#### **40.04.01 Юриспруденция**

(профиль (магистерская программа): **Гражданское право**)

## ЧАСТЬ 1. (не публикуется)

### ЧАСТЬ 2. МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАБОТЕ С ОЦЕНОЧНЫМИ МАТЕРИАЛАМИ РАЗРАБОТЧИКИ

<b>КАФЕДРА:</b>	Кафедра гражданского права
<b>АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ:</b>	Федотов Дмитрий Витальевич, доцент кафедры гражданского права, кандидат юридических наук

#### I. ТЕКУЩИЙ КОНТРОЛЬ

##### *Теоретические вопросы*

##### *Рекомендации по подготовке к ответам на теоретические вопросы*

Подготовка к теоретическому опросу осуществляется на основе изучения учебной и дополнительной литературы.

Основная цель работы с литературой – это извлечение из текста необходимой информации, способствующей формированию профессиональных компетенций, в силу чего, главным правилом работы с текстом является сознательное усвоение прочитанного, критическое осмысление его содержания, в ходе которого происходит постепенное глубокое осмысление теоретических положений частного права, выделение основных идей, системы аргументов, наиболее ярких примеров и т.д., кроме того, обязательным правилом является выяснение значения незнакомых слов, терминов, выражений, названий.

Рекомендуется при работе с литературой осуществлять конспектирование теоретического материала по основным вопросам дисциплины путем составления опорного конспекта. Конспектирование позволит сосредоточить внимание студента на ключевых проблемах теории частного права, подготовиться к практическим занятиям по дисциплине, а также облегчить повторение освоенного материала при подготовке к экзамену.

Конспектирование представляет собой краткое и последовательное изложение содержания прочитанного. Для составления опорного конспекта целесообразно придерживаться следующих этапов работы:

- подготовительная работа: составление списка литературы и нормативных правовых актов, внимательное чтение текстов, подлежащих конспектированию;

- составление глоссария: уточнение в справочной литературе непонятных слов и вынесением справочных данных в конспект;

- составление плана опорного конспекта: выделить в прочитанном главное, составить план, представляющий собой перечень заголовков, подзаголовков, вопросов, последовательно раскрываемых затем в конспекте;

- формулировка тезисов: тезис – это кратко сформулированное положение, для лучшего усвоения и запоминания материала следует записывать тезисы своими словами;

- доказывание тезисов: тезисы, выдвигаемые в конспекте, нужно доказывать, поэтому в конспекте нужно отразить основные доводы, доказывающие истинность рассматриваемого тезиса, в этой части следует делать ссылки на положения нормативных правовых актов, в том числе, в конспекте целесообразно приводить примеры.

Следует помнить, что главное в ответе на теоретический вопрос не объем, а содержание. В нем должны быть отражены основные принципиальные положения по теоретическому вопросу дисциплины. Не следует дословно воспроизводить содержание учебной литературы, основные

положения целесообразнее излагать кратко, своими словами, заботясь о стиле и выразительности изложения.

## 1. Особенности договора буксировки

### ***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

Отношения, связанные с буксировкой судов, плотов и иных плавучих объектов, регулируются Кодексом торгового мореплавания (далее — КТМ) и Кодексом внутреннего водного транспорта (далее — КВВТ).

В КВВТ приводится определение договора буксировки, в соответствии с которым одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее.

В КТМ содержится следующее определение: в соответствии с договором буксировки, владелец одного суда обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (*морская буксировка*) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввоза судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (*портовая буксировка*).

Отличие договора буксировки от договора перевозки грузов заключается прежде всего в том, что буксировка, как правило, осуществляется с непременным участием назначенного отправителем экипажа, которому предстоит сопровождать буксируемый объект (а такими объектами могут быть суда, плоты и иные плавучие объекты).

Различают два вида буксировки: буксировку другого судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние; буксировку для выполнения маневра (портовая буксировка) (например, для создания удобства при разгрузке судно перемещают от одного причала к другому).

В соответствии с договором владелец буксирующего судна обязан предоставить пригодное и исправное буксирное судно. Обязанность предоставить буксирное оборудование (тросы и т.п.) лежит на владельце буксира, если иное не установлено договором.

КТМ не конкретизирует, какими документами подтверждается заключение договора буксировки. Это может быть обычный письменный договор. КТМ устанавливает, что договор портовой буксировки может быть заключен в устной форме.

Ст. 88 КВВТ установлено, какие документы составляются при заключении договора буксировки внутренним водным транспортом. При предъявлении плота или судна к буксировке его владелец обязан представить перевозчику надлежаще заполненную накладную, а перевозчик обязан выдать ему квитанцию, подтверждающую прием буксируемого объекта для буксировки.

При необходимости осуществления систематических буксировок стороны могут заключить договор об организации буксировок, в котором устанавливаются ответственность сторон, объем и сроки буксировок, условия предъявления буксируемых объектов для буксировок, осуществление буксировок, оплаты буксировок и расчетов за них, а также иные условия организации буксировок.

Права и обязанности сторон. Каждая из сторон по договору буксировки обязана заблаговременно привести свое судно (объект буксировки) в состояние, годное для буксировки. Буксировщик обязан осмотреть передаваемый ему для буксировки объект с точки зрения годности его к плаванию и к буксировке. Если им будут обнаружены дефекты, он должен потребовать их устранения, причем необходимое для этого время рассматривается перевозчиком как просрочка,

допущенная владельцем буксируемого объекта. При этом на речном транспорте составляется акт с подробным перечнем дефектов и с указанием времени их устранения (ст. 91 КВВТ). По устранении дефектов производится вторичный осмотр. При отсутствии дефектов представитель перевозчика и владелец буксируемого объекта составляют акт о готовности объекта к буксировке (ст. 91 КВВТ).

Экипаж буксируемого объекта подчиняется капитану буксирующего судна.

Начальник экипажа буксируемого объекта обязан: точно выполнять указания капитана буксирующего судна; принимать меры к сохранности груза, такелажа и другого имущества, находящегося на буксируемом объекте, производить текущий ремонт буксируемого средства в пути.

В случае аварии буксируемого объекта его экипаж совместно с экипажем буксира обязан под руководством капитана принять все меры к ликвидации аварии.

В пункт назначения буксируемый объект должен быть доставлен в установленный срок. На речном транспорте сроки доставки устанавливаются подзаконными актами (N километров за каждые сутки с добавлением дополнительного времени для прохождения через шлюзы и т.п.), если иное не установлено соглашением сторон. В отношениях по речной перевозке получатель должен быть уведомлен о предстоящем прибытии буксируемого объекта в порт назначения не позднее чем за 24 часа, а также повторно за 6 часов до прибытия буксируемого объекта (ст. 93 КВВТ).

В договоре морской буксировки обычно не определяются сроки завершения буксировки. Вместе с тем в договоре, как правило, предусматривается, что владелец буксирующего судна и его капитан должны приложить все усилия к тому, чтобы осуществить буксировку без перерыва и задержек, которые не вызываются необходимостью.

Ответственность буксировщика за повреждение буксируемого объекта, за просрочку доставки определяется по тем же правилам, что и по договору перевозки соответствующим видом транспорта.

Порядок оформления актов и претензий по договору буксировки тождественны тем, которые используются по договору перевозки груза соответствующим видом транспорта.

## **2. Порядок заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Перевозочные документы.**

### ***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

Процедура заключения договора начинается с оформления заявки установленной формы.

Грузоотправитель обязан подавать заявки перевозчику не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов (ст. 11 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее - УЖТ)), а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, - не менее чем за 15 дней до начала перевозки грузов.

Заявка на перевозку грузов представляется грузоотправителем с указанием объема перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, станциям назначения и датам погрузки.

Особенностью в порядке подачи заявки на железнодорожном транспорте является установление в ст. 11 УЖТ оснований, когда перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов. Таких оснований в транспортных кодексах и уставах других видов транспорта не предусмотрено. Перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки в случае:

- 1) введения прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза;
- 2) обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки (например, если товар по габаритам не вмещается ни в один вагон);
- 3) отсутствия железнодорожного подвижного состава, контейнеров, принадлежащих перевозчику и необходимых для осуществления перевозок (на практике обычно грузоотправитель арендует вагоны у стороннего лица или использует свои вагоны и указывает эти вагоны в заявке);
- 4) в ином случае, предусмотренном УЖТ, иными нормативными правовыми актами
- 5) в случае отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки.

Владелец инфраструктуры – это владелец железнодорожных путей, станций и т. п. объектов, необходимых для функционирования железнодорожного транспорта.

Владелец инфраструктуры имеет право отказать перевозчику в согласовании заявки в случае:

- 1) отсутствия между ними договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры;
- 2) отказа организаций смежных видов транспорта в согласовании заявки;
- 3) отказа железных дорог иностранных государств в согласовании заявки;
- 4) отказа других владельцев инфраструктур в согласовании заявки;
- 5) введения прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования грузов;
- 6) обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;
- 7) в ином случае, предусмотренном УЖТ, иными нормативными правовыми актами.

В конце 90-х – начале 2000-х планировалась реформа железнодорожного транспорта, согласно которой должно было быть много конкурирующих перевозчиков и владельцев инфраструктур. Перевозчики должны были заключать договоры по использованию инфраструктуры с её владельцами (ближайшая аналогия: авиакомпании заключают договоры с аэропортами на использование инфраструктур аэропорта). Поэтому заявка грузоотправителя должна была передаваться перевозчиком владельцу инфраструктуры. Оба они (и перевозчик, и владелец инфраструктуры) должны были согласовывать заявку.

Реформа не была реализована, поэтому сейчас почти всегда перевозчик и владелец инфраструктуры совпадают в одном лице (ОАО «Российские железные дороги»).

В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза.

Грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке – затарить, погрузить, взвесить, при необходимости опломбировать вагоны.

Согласно ст. 25 УЖТ, при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза составленную в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза.

Именно поэтому договор перевозки груза на железнодорожном транспорте реальный: договор считается заключённым в момент выдачи квитанции о приёме груза, а она оформляется по факту приёма груза к перевозке, то есть момент заключения договора и начала его исполнения совпадают.

Договор перевозки груза оформляется путём подписания транспортной накладной установленной формы.

Накладная состоит из 4 листов:

- 1) Квитанция о приёме груза – остаётся у грузоотправителя;
- 2) Дорожная ведомость – остаётся у перевозчика;
- 3) Корешок дорожной ведомости – остаётся у перевозчика;
- 4) Собственно транспортная железнодорожная накладная – выдаётся грузополучателю.

### ***Ситуационные задачи***

#### ***Рекомендации по подготовке к решению ситуационных задач***

**Ситуационная задача** – это вид учебного задания, имитирующий ситуации, которые могут возникнуть в реальной действительности, предполагающий аналитическую деятельность. Обязательным элементом задачи является проблемный вопрос, предполагающий несколько вариантов решений в зависимости от развития ситуации.

**Содержание метода:** решение ситуационной задачи предполагает, что студенты будут не просто воспроизводить информацию, а проявлять творческий подход, поскольку задания содержат большой или меньший элемент неизвестности и имеют, как правило, несколько подходов. В остальной части для решения ситуационных задач используется кейс-метод.

**Цель:** найти свое собственное «правильное» решение сложной, нестандартной ситуации, сложившейся в рамках частноправовых отношений трансграничного характера, основанное на своем персональном опыте и опыте своего коллеги.

#### **Методика осуществления**

**Организационный этап:** подбор ситуационной задачи, не имеющей однозначного и односложного ответа или решения, являющейся практической и полезной для студентов (способствующей формированию профессиональных компетенций).

**Подготовительный этап:** содержание ситуационной задачи сообщается студентам заранее или на самом занятии в зависимости от сложности задачи.

**Основной этап** – обсуждение ситуационной задачи: решение ситуационной задачи предполагает следующую последовательность:

анализ ситуации – каждый из участников или группа представляют свой вариант решения в виде суждения;

этап дебатов – каждый из участников получает возможность высказать свое мнение по предложенной позиции, выступив в роли оппонента, а также опровергнуть доводы своих оппонентов;

этап общей дискуссии – выявление достоинств и недостатков предложенных позиций и выработка единой позиции по вопросу.

**Завершающий этап:** преподаватель дает оценочное суждение окончательно сформированной позиции во время дискуссии, характеризует эффективность всех предложенных путей решения ситуации. После этого оценивает активность студентов в ходе решения ситуационной задачи, выставляя им баллы согласно критериям оценивания, определенным Рабочей программой дисциплины.

**1. Грузополучатель ООО «Речной бриз» обратился с претензией об утрате груза при его перевозке речным транспортом к перевозчику. Перевозчик в ответе на претензию указал,**

**что при утрате груза не был оформлен коммерческий акт, в связи с чем претензия не подлежит рассмотрению. Прав ли перевозчик? Каков порядок предъявления претензий при перевозке внутренним водным транспортом?**

***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

В соответствии со ст. 160 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ:

1. Обстоятельства, являющиеся основанием для имущественной ответственности перевозчиков, буксировщиков, грузоотправителей, грузополучателей, отправителей буксируемых объектов, получателей буксируемых объектов и пассажиров при осуществлении соответствующих перевозок, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы, составляемыми перевозчиками или буксировщиками по заявлениям грузоотправителей, грузополучателей, отправителей буксируемых объектов, получателей буксируемых объектов и получателей багажа. Формы коммерческого акта и акта общей формы, а также правила их составления устанавливаются правилами перевозок грузов и правилами перевозок пассажиров и их багажа.

2. Коммерческий акт составляется при выдаче груза, багажа или буксируемого объекта для удостоверения:

несоответствия фактического наименования груза, багажа или буксируемого объекта, массы груза или багажа, количества грузовых мест или мест багажа указанным в перевозочном документе данным;

повреждения (порчи) груза, багажа или повреждения буксируемого объекта

...

Отказ от составления коммерческого акта или оформление его с нарушением установленных требований могут быть обжалованы в порядке, установленном правилами перевозок грузов.

Таким образом, оформление коммерческого акта в случае утраты груза при его перевозке внутренним водным транспортом является обязательным.

П. 1 ст. 161 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ закрепляет обязательный претензионный досудебный порядок разрешения споров. Вытекающих из договора перевозки груза внутренним водным транспортом.

В силу п. 3 ст. 161 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ к претензии должны быть приложены документы в подлинниках или надлежаще заверенные копии документов, подтверждающие право заявителя на предъявление претензии.

К претензии об утрате, о недостатке или о повреждении (порче) груза, багажа либо об утрате или о повреждении буксируемого объекта должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза, багажа или буксируемого объекта.

Согласно п. 2 указанной статьи претензии, возникающие в связи с перевозками пассажиров, багажа, грузов или буксировкой буксируемых объектов, предъявляются перевозчикам или буксировщикам по месту их нахождения.

Выводы:

- составление коммерческого акта в данном случае обязательно;
- коммерческий акт должен быть приложен к претензии как документ, подтверждающий её обоснованность, в обязательном порядке;
- поскольку коммерческий акт к претензии не приложен, перевозчик вправе оставить претензию без рассмотрения.

Согласно п. 1 ст. 163 Кодекса перевозчик или буксировщик обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней со дня

получения претензии. В данном случае перевозчик должен оставить претензию без рассмотрения по указанным выше причинам.

**2. В соответствии с транспортной железнодорожной накладной № ЭД503873 ОАО «Российские железные дороги» (перевозчик) обязалось за плату осуществить перевозку вагонов железнодорожных всяких, перевозимых на своих осях, (порожних вагонов) от грузоотправителя ООО «Альфа» в адрес грузополучателя ООО «Омега» на станцию назначения Первоуральск Свердловской железной дороги. Согласно накладной срок доставки истекал 01.10.2021 г. Фактически вагоны прибыли на станцию назначения 08.10.2021 г. в 01-00 по местному времени и 07.10.2021 г. в 23-00 по московскому времени. Размер провозной платы составил 70 000 руб. Рассчитайте размер неустойки за просрочку доставки груза.**

***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

Ст. ст. 97 Устава железнодорожного транспорта РФ установлена законная неустойка за просрочку доставки грузов, а именно: за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних грузовых вагонов, контейнеров перевозчик (при перевозках в прямом смешанном сообщении - перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз) уплачивает пени в размере шести процентов платы за перевозку грузов, порожнего грузового вагона (вагонов), контейнера (контейнеров) за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере 50 процентов платы за перевозку данных грузов, порожнего грузового вагона (вагонов), контейнера (контейнеров), если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных частью первой статьи 29 настоящего Устава обстоятельств.

Поскольку по условиям задачи наличие обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, не установлено, будем исходить из того, что юридический состав, необходимый для привлечения к ответственности за указанное нарушение, имеется.

Правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом (утв. Приказом Минтранса России от 07.08.2015 N 245) установлено, что расчетный срок приема груза и порожних вагонов к перевозке и прибытия на железнодорожную станцию назначения определяется по московскому времени (п. 2.6.). Отсюда следует, что датой прибытия вагонов в целях определения периода просрочки является 07.10.2021 г. Период просрочки составляет 6 суток (с 02.10.2021 г. по 07.10.2021 г. включительно). Итого размер неустойки за просрочку доставки груза (в данном случае — порожних вагонов) равняется  $70\ 000\ \text{руб.} * 6\% * 6\ \text{суток} = 25\ 200\ \text{руб.}$

**3. Грузополучатель предъявил претензию к железнодорожному перевозчику в связи с просрочкой доставки этого груза через 3 месяца после окончания выгрузки. Перевозчик претензию отклонил, сославшись на пропуск срока ее предъявления. Грузоотправитель возразил, что срок исковой давности еще не истек, и обратился в суд. Перевозчик в суде ссылаясь на то, что досудебный претензионный порядок рассмотрения спора, по его мнению, не соблюден. Кто прав в данной ситуации? Аргументируйте ответ. Каков срок предъявления претензий и срок исковой давности при нарушении обязательств, вытекающих из договора железнодорожной перевозки грузов?**



### ***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

В соответствии со ст. 123 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее — УЖТ) претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, претензии в отношении штрафов и пеней - в течение сорока пяти дней. Указанные сроки предъявления претензий исчисляются в отношении:

...

просрочки доставки груза, багажа, грузобагажа со дня выдачи груза, багажа, грузобагажа.

Поскольку за просрочку доставки груза УЖТ предусмотрен штраф (ст. 97), срок на его предъявление истекает через 45 дней после окончания выгрузки. В данном случае грузополучатель действительно пропустил срок на предъявление претензии.

Вместе с тем законодатель установил годичный срок исковой давности для нарушений, проистекающих из договора перевозки груза железнодорожным транспортом (ст. 126 УЖТ). Срок исковой давности в данном случае действительно не пропущен.

Возникает парадоксальная ситуация: срок исковой давности не пропущен, но по истечении срока на предъявление претензии грузоотправитель не может реализовать своё право на обращение в суд, так как претензионный порядок разрешения спора будет оставаться несоблюдённым. Этот парадокс получил следующее разрешение в судебной практике: в соответствии с п. 42 Постановления Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» предъявление грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования претензий к перевозчику за пределами сроков, предусмотренных статьей 123 Устава, при условии соблюдения установленного Уставом и правилами перевозок грузов порядка предъявления претензий, не является основанием к возвращению искового заявления. Однако если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных статьей 123 Устава сроков предъявления претензии к перевозчику, арбитражный суд в соответствии с частью 1 статьи 111 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее - АПК РФ) вправе отнести на истца судебные расходы (в полном размере или в части) независимо от исхода спора.

Таким образом, несмотря на пропуск срока на предъявление претензии, претензионный (досудебный) порядок рассмотрения спора следует считать соблюденным, а исковое требование подлежит рассмотрению по существу. Вместе с тем суд вправе отнести на истца судебные расходы (в полном размере или в части) независимо от исхода спора.

### ***Дискуссии***

#### ***Рекомендации по подготовке к дискуссии***

*Дискуссия (от лат. discussio - рассмотрение, исследование) – одна из важнейших форм коммуникации, плодотворный метод решения спорных вопросов и вместе с тем своеобразный способ познания.*

**Содержание метода:** является разновидностью спора, близкой к полемике, и представляет собой серию утверждений, по очереди высказываемых участниками. Заявления последних должны относиться к одному и тому же предмету или теме, что сообщает обсуждению необходимую связность. Используемые в дискуссии средства должны признаваться всеми, кто принимает в ней участие. Употребление других средств недопустимо и ведет к прекращению дискуссии.

Употребляемые в полемике средства не обязательно должны быть настолько нейтральными, чтобы с ними соглашались все участники. Каждая из полемизирующих сторон применяет те приемы, которые находит нужными для достижения победы.

У каждого из участников дискуссии должны иметься определенные представления относительно обсуждаемого предмета. Однако итог дискуссии – не сумма имеющихся представлений, а нечто общее для разных представлений. Но это общее выступает уже не как чье-то частное мнение, а как более объективное суждение, поддерживаемое всеми участниками обсуждения или их большинством.

Дискуссия – одна из важнейших форм коммуникации, плодотворный метод решения спорных вопросов и вместе с тем своеобразный способ познания. Она позволяет лучше понять то, что не является в полной мере ясным и не нашло еще убедительного обоснования. В дискуссии снимается момент субъективности, убеждения одного человека или группы людей получают поддержку других и тем самым определенную обоснованность.

**Цель:** обсуждение какого-либо вопроса или группы связанных вопросов, носящих в регулировании отношений в сфере авторского права и смежных прав дискуссионный характер, с намерением достичь взаимоприемлемого решения.

**Задачи:**

достижение определенной степени согласия участников дискуссии относительно дискутируемого тезиса;  
формирование общего представления не как суммы имеющихся представлений, а как более объективное суждение, подтверждаемое всеми участниками обсуждения или их большинством;  
достижение убедительного обоснования содержания, не имеющего первоначальной ясности для всех участников дискуссии.

**Методика осуществления**

**Организационный этап:** тема дискуссии формулируется до ее начала. Для осуществления подготовки к участию в дискуссии учебная группа студентов делится на несколько малых групп, количество которых определяется числом обсуждаемых в процессе дискуссий позиций. Внутри группы должны быть определены роли: спикер (занимает лидирующую позицию, организует обсуждение на уровне группы, формулирует общее мнение малой группы), оппоненты (внимательно слушают предлагаемые позиции во время дискуссии и формулируют вопросы по предлагаемой информации), эксперты (формирует оценочное суждение по предлагаемой позиции своей малой группы и сравнивает с предлагаемыми позициями других групп).

**Подготовительный этап:** каждая малая группа обсуждает позицию по предлагаемой для дискуссии теме в течение отведенного времени в целях формулирования групповой позиции по теме для дискуссии.

**Основной этап – проведение дискуссии:** в ходе проведения дискуссии последовательно заслушиваются суждения, предлагаемые каждой малой группой.

Для изложения позиции необходимо рекомендовать студентам ПОПС-формулу (российский вариант юридической технологии профессора права Д.Маккойда-Мэйсона из ЮАР), суть которой заключается в том, что студент высказывает:

П	позицию	объясняет, в чем заключена его точка зрения	«Я считаю, что смертная казнь не нужна...»
О	обоснование	не просто объясняет свою позицию, но и доказывает	«Потому что увеличивается количество тяжких преступлений, изнасилований, убийств...»

П	пример	при разъяснении сути своей позиции пользуется конкретными примерами	«Я могу подтвердить это тем, что рост преступности наблюдается за последние годы...»
С	следствие	делает вывод в результате обсуждения определенной проблемы	«В связи с этим (сохранением смертной казни), мы не наблюдаем уменьшения роста преступности...»

Таким образом, выступление студента занимает примерно 1-2 минуты и может состоять из двух-четырех предложений, тем самым минимизируется время, затрачиваемое для изложения позиции и, как следствие, обеспечивается возможность заслушать все позиции в течение ограниченного времени практического занятия.

После каждого суждения оппоненты задают вопросы, выслушиваются ответы авторов предлагаемых позиций. В завершении дискуссии формулируется общее мнение, выражающее совместную позицию по теме дискуссии.

**Этап рефлексии – подведения итогов:** эксперты предлагают оценочные суждения по высказанным позициям своих малых групп, осуществляют сравнительный анализ первоначальной и окончательной позиции, представленной своей малой группой во время дискуссии. Преподаватель дает оценочное суждение окончательно сформированной позиции во время дискуссии и оценивает активность студентов в ходе дискуссии, выставляя им баллы согласно критериям оценивания, определенным Рабочей программой дисциплины.

## **1. Правовой статус грузополучателя в договоре перевозки грузов.**

### ***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

Дискуссия предполагает анализ и оценку существующих точек зрения на правовой статус грузополучателя в договоре перевозки грузов.

В научной литературе высказано 4 точки зрения по данному спорному вопросу.

1) Договор перевозки груза - это договор в пользу третьего лица – грузополучателя (ст. 430 Гражданского кодекса РФ).

2) Грузоотправитель и грузополучатель представляют собой единую одну сторону договора (второй стороной является перевозчик).

3) Грузополучатель является самостоятельной стороной договора, а договор перевозки груза, таким образом, является трёхсторонним (стороны — перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель).

4) Грузополучатель является самостоятельным субъектом, наделенным определёнными правами и обязанностями, не являясь при этом ни стороной договора перевозки, ни третьим лицом, в пользу которого заключён соответствующий договор.

Студенты могут найти и проанализировать и иные точки зрения по обсуждаемой проблеме, если обнаружат таковые в научной литературе.

Студент заранее (до начала дискуссии) анализирует достоинства и недостатки каждой позиции, изучая соответствующую литературу, и выбирает наиболее предпочтительную для него, готовит аргументы её защиту и тезисы, дискредитирующие остальные точки зрения по спорной проблеме.

В ходе дискуссии студенты поочерёдно излагают свои рассуждения, тезисно приводят аргументы «за» и «против» каждой позиции. Порядок обсуждения точек зрения может быть любым.

Выступление студента занимает не более 5 минут, тем самым минимизируется время, затрачиваемое для изложения позиции и, как следствие, обеспечивается возможность заслушать все позиции в течение ограниченного времени практического занятия.

После каждого суждения оппоненты задают вопросы, выслушиваются ответы авторов предлагаемых позиций. В завершении дискуссии формулируется общее мнение, выражающее совместную позицию по теме дискуссии.

Студенты подводят итоги и высказывают свое окончательное мнение по обсуждаемой проблеме.

## **2. Перевозка, фрахтование, аренда транспортных средств: критерии разграничения.**

### ***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

Целью дискуссии является определение сущностных характеристик каждого из перечисленных видов договора (перевозка, фрахтование, аренда транспортных средств), позволяющих отграничить один из них от другого.

Дискуссия проходит несколько этапов.

Студенты делятся на три подгруппы, каждая из которых сосредотачивается на анализе одного из вышеперечисленных видов договора. Состав подгрупп студенты определяют по своему желанию, однако преподаватель вправе скорректировать его с целью добиться примерно равной численности подгрупп.

Внутри подгруппы должны быть определены роли: спикер (занимает лидирующую позицию, организует обсуждение на уровне подгруппы, формулирует общее мнение), оппоненты (внимательно слушают предлагаемые позиции во время дискуссии и формулируют вопросы по предлагаемой информации), эксперты (формируют оценочное суждение по предлагаемой позиции своей подгруппы и сравнивает с предлагаемыми позициями других подгрупп).

В ходе проведения дискуссии последовательно заслушиваются суждения, предлагаемые каждой подгруппой.

Студенты поочерёдно излагают свои рассуждения. Порядок выступления подгрупп зрения может быть любым.

Выступление подгруппы занимает не более 15 минут, тем самым минимизируется время, затрачиваемое для изложения позиции и, как следствие, обеспечивается возможность заслушать все позиции в течение ограниченного времени практического занятия.

После каждого суждения оппоненты задают вопросы, выслушиваются ответы авторов предлагаемых позиций. В завершении дискуссии формулируется общее мнение, выражающее совместную позицию по теме дискуссии.

Студенты подводят итоги и высказывают своё окончательное мнение по обсуждаемой проблеме.

## **II. ПРОМЕЖУТОЧНАЯ АТТЕСТАЦИЯ**

### ***Теоретические вопросы***

#### ***Рекомендации по подготовке к ответам на теоретические вопросы***

Подготовка к теоретическому опросу осуществляется на основе изучения учебной и дополнительной литературы.

Основная цель работы с литературой – это извлечение из текста необходимой информации, способствующей формированию профессиональных компетенций, в силу чего, главным правилом работы с текстом является сознательное усвоение прочитанного, критическое осмысление его содержания, в ходе которого происходит постепенное глубокое осмысление теоретических положений частного права, выделение основных идей, системы аргументов, наиболее ярких примеров и т.д., кроме того, обязательным правилом является выяснение значения незнакомых слов, терминов, выражений, названий.

Рекомендуется при работе с литературой осуществлять конспектирование теоретического материала по основным вопросам дисциплины путем составления опорного конспекта. Конспектирование позволит сосредоточить внимание студента на ключевых проблемах теории частного права, подготовиться к практическим занятиям по дисциплине, а также облегчить повторение освоенного материала при подготовке к экзамену.

Конспектирование представляет собой краткое и последовательное изложение содержания прочитанного. Для составления опорного конспекта целесообразно придерживаться следующих этапов работы:

- подготовительная работа: составление списка литературы и нормативных правовых актов, внимательное чтение текстов, подлежащих конспектированию;

- составление глоссария: уточнение в справочной литературе непонятных слов и вынесением справочных данных в конспект;

- составление плана опорного конспекта: выделить в прочитанном главное, составить план, представляющий собой перечень заголовков, подзаголовков, вопросов, последовательно раскрываемых затем в конспекте;

- формулировка тезисов: тезис – это кратко сформулированное положение, для лучшего усвоения и запоминания материала следует записывать тезисы своими словами;

- доказывание тезисов: тезисы, выдвигаемые в конспекте, нужно доказывать, поэтому в конспекте нужно отразить основные доводы, доказывающие истинность рассматриваемого тезиса, в этой части следует делать ссылки на положения нормативных правовых актов, в том числе, в конспекте целесообразно приводить примеры.

Следует помнить, что главное в ответе на теоретический вопрос не объем, а содержание. В нем должны быть отражены основные принципиальные положения по теоретическому вопросу дисциплины. Не следует дословно воспроизводить содержание учебной литературы, основные положения целесообразнее излагать кратко, своими словами, заботясь о стиле и выразительности изложения.

### **1. Исполнение договора перевозки груза морским транспортом.**

#### ***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

Права и обязанности сторон договора морской перевозки груза регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ.

Перевозчик обязан заблаговременно до начала рейса привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым.

Отправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами касающиеся груза документы и несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

Установленные правила соответственно применяются к выгрузке груза в порту его выгрузки.

Перевозчик обязан в письменной форме уведомить фрахтователя или отправителя о готовности судна к погрузке. Срок подачи уведомления определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения обычаями данного порта.

Перевозчик обязан подать судно в указанное фрахтователем место погрузки груза. Фрахтователь должен указать безопасное и пригодное для погрузки груза место, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом. В случае, если фрахтователем указано место, непригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в место погрузки груза, обычно используемое в данном порту.

Срок, в течение которого перевозчик бесплатно предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой (называется «*сталийное время*»), определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

По окончании сталийного времени соглашением сторон может быть установлено дополнительное оплачиваемое время ожидания («*контрсталийное время*»). При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрсталийного времени определяется сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

Размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени (*демередж*), определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа.

Перевозчик имеет право по истечении контрсталийного времени отправить судно в плавание, если даже весь условленный груз не погружен на судно по причинам, не зависящим от перевозчика. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

За задержку судна свыше контрсталийного времени фрахтователь обязан возместить перевозчику причиненные убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.

Перевозчик обязан доставить груз *в срок и маршрутом*, которые установлены соглашением сторон, при отсутствии соглашения в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом. То есть срок доставки нормативно не закреплён.

В случае, если вследствие запрещения соответствующих властей, стихийных явлений или иных причин, не зависящих от перевозчика, судно не может зайти в порт назначения, перевозчик обязан немедленно уведомить об этом отправителя или фрахтователя либо уполномоченное распоряжаться грузом лицо, когда такое лицо известно перевозчику.

В случае, если в течение разумного срока с момента отправки уведомления перевозчиком не поступило распоряжение отправителя или фрахтователя либо уполномоченного распоряжаться грузом лица о том, как поступить с грузом, капитан судна вправе выгрузить груз в одном из

ближайших портов по своему усмотрению.

Каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков при наступлении до отхода судна от места погрузки или в пути следования груза следующих обстоятельств:

- 1) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза;
- 2) блокада места отправления или места назначения;
- 3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза, кроме случая кратковременной задержки;
- 4) привлечение судна для государственных нужд;
- 5) запрещение соответствующими властями вывоза груза, который предназначен для перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назначения, кроме случая кратковременной задержки.

В случае, если в порту выгрузки получатель не востребовал груз или отказался от него либо так задержал его прием, что груз не мог быть выгружен в установленное время, перевозчик вправе сдать груз на хранение на склад или в иное надежное место за счет и на риск управомоченного распоряжаться грузом лица с уведомлением об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя, когда он известен перевозчику.

Если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель или фрахтователь либо управомоченное распоряжаться грузом лицо не уплатит перевозчику все причитающиеся за данную перевозку груза платежи, перевозчик вправе продать груз в установленном порядке. Вырученная от продажи груза сумма за вычетом причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза передается перевозчиком отправителю или фрахтователю.

В случае, если до выдачи груза или во время выдачи груза получатель в письменной форме не сделал заявление перевозчику об утрате или о повреждении груза и не указал общий характер утраты или повреждения груза, считается, что груз получен в надлежащем состоянии.

### ***Задачи***

#### ***Рекомендации по решению задач билета:***

- 1) внимательно изучить, усвоить условие задачи, сущность возникшего спора и обстоятельства дела; при этом в задачу не следует вводить дополнительные («собственные») данные, основанные на различных предположениях;
- 2) определить, к какой теме курса относится задача;
- 3) сформулировать подлежащие решению вопросы, уяснить поставленные вопросы;
- 4) определив тему, нужно вспомнить ее теоретическое содержание, соответствующие нормативные акты и отыскать необходимые нормы для разрешения ситуации.

При этом необходимо доказать, что именно данная норма права подлежит применению к рассматриваемым отношениям. При решении задачи следует давать ответ на каждый поставленный вопрос.

Представляя свой вариант решения, студент кратко излагает обстоятельства дела, дает юридическую оценку доводам сторон и обосновывает. Если в задаче уже приведено решение суда или иного органа, то требуется оценить его обоснованность и законность. Помимо этого, необходимо ответить на теоретические вопросы, поставленные в задаче в связи с предложенной ситуацией. Полезно в письменном виде сформулировать эти вопросы, чтобы выявить порядок

решения задачи и максимально подробно разобрать ситуацию. В заключение на основе теоретических положений и нормативного материала надо сформулировать решение, сделать четкие выводы.

**1. При перевозке груза морским транспортом начался сильный шторм. На судне перевозилась одинаковая мебель от двух грузоотправителей: ООО «Губмольт-Инвест» и ПАО «Новые технологии ТЭКС». Капитан для спасения судна распорядился выбросить часть мебели за борт. По прибытии судна в порт назначения ООО «Губмольт-Инвест» предъявило к перевозчику претензию в связи с утратой груза, указав, что команда судна по неизвестной причине выбросила только мебель ООО «Губмольт-Инвест», в то время как мебель ПАО «Новые технологии ТЭКС» осталось нетронутой. Капитан судна заявил, что ситуация была критическая, и команда выбрасывала тот груз, который был ближе к борту, не разбираясь, чей он. Правомерны ли претензии ООО «Губмольт-Инвест»? Каковы основания освобождения перевозчика от ответственности при перевозке грузом морским транспортом?**

***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

Для ответа на задачу необходимо обратиться к содержанию главы XVI Кодекса торгового мореплавания РФ «Общая авария».

Ст. 294 Кодекса торгового мореплавания РФ содержит следующие нормы:

1. Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, - судна, фрахта и перевозимого судном груза.

2. Общей аварией признаются только такие убытки, которые являются прямым следствием действий, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

3. Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости во время и в месте окончания общего морского предприятия, определяемой в соответствии с правилами, установленными статьей 304 настоящего Кодекса.

Из содержания задачи следует, что убытки от выбрасывания за борт части груза (перевозимой мебели) подпадают под понятие общей аварии, так как их несение было объективно необходимо для спасения судна от опасности затопления в чрезвычайной ситуации сильного шторма. Следовательно, общая авария должна быть распределена между всеми грузоотправителями (включая ООО «Губмольт-Инвест» и ПАО «Новые технологии ТЭКС») и владельцем судна.

Правила определения участия каждого из указанных лиц в общей аварии определяются в ст. 304 Кодекса торгового мореплавания РФ, а именно:

1. Общая стоимость имущества (судна, груза и фрахта), соразмерно которой устанавливаются взносы на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии (контрибуционная стоимость имущества), определяется в соответствии с правилами, установленными настоящей статьей, на основе действительной чистой стоимости данного имущества по окончании рейса судна. К такой стоимости прибавляется сумма, возмещаемая в порядке распределения общей аварии за пожертвованное имущество, если только данная сумма в нее не включена.



При определении контрибуционной стоимости имущества вычитаются все дополнительные расходы, произведенные в отношении данного имущества после акта общей аварии, за исключением таких расходов, которые признаются общей аварией или относятся на судно на основании решения о выплате специальной компенсации в соответствии со статьей 343 настоящего Кодекса.

2. Контрибуционная стоимость груза определяется в момент выгрузки груза исходя из стоимости, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета - на основании стоимости груза в момент его отгрузки. Стоимость груза включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца.

Из стоимости груза вычитаются суммы всех убытков от гибели или повреждения груза до его выгрузки либо во время его выгрузки.

Контрибуционная стоимость груза, проданного вблизи от места назначения, определяется исходя из суммы чистой выручки от продажи груза с прибавлением к ней суммы, возмещаемой в порядке распределения общей аварии.

Таким образом, претензии ООО «Губмольт-Инвест» обоснованы частично: понесённый обществом ущерб должен быть распределён между всеми участниками перевозочного процесса пропорционально стоимости перевозимого груза и стоимости судна.

Основания освобождения перевозчика от ответственности установлены п. 1 ст. 166 Кодекса торгового мореплавания РФ, где указано, что перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

- 1) непреодолимой силы;
- 2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;
- 3) любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море;
- 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;
- 5) действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других);
- 6) военных действий и народных волнений;
- 7) действия или бездействия отправителя или получателя;
- 8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
- 9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза;
- 10) недостаточности или неясности марок;
- 11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично;
- 12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

В данном случае перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что утрата груза явилась следствием опасностей на море (судя по условиям задачи, это действительно так).

Вместе с тем освобождение перевозчика от ответственности за утрату груза не освобождает его от от распределения общей аварии по правилам, указанным выше.

**2. Протопопова, летевшая самолетом из Тюмени в Нижневартовск, в аэропорту назначения обнаружила утрату своего чемодана весом 14 кг., сданного в багаж без объявления ценности. Протопопова предъявила претензию к авиакомпании, потребовав возместить стоимость находившихся в чемодане драгоценностей на общую сумму 6 000 000**

руб., а также компенсацию морального вреда в размере 100 000 руб. Авиакомпания возражала против удовлетворения требований, указывая, что чемодан был похищен грузчиком аэропорта, за что авиакомпания не отвечает. Кроме того, по мнению авиакомпании, размер требований Протопоповой завышен, а компенсация морального вреда вообще не предусмотрена. На какой размер возмещения может рассчитывать Протопопов? Каковы пределы ответственности авиаперевозчика за утраченный багаж?

***Ключ ответа/решение, рекомендации по выполнению задания:***

Особенностью ответственности перевозчика при перевозке груза или багажа авиационным транспортом является ограничение данной ответственности установленным лимитом.

Ст. 119 Воздушного кодекса РФ устанавливает следующие правила определения пределов ответственности перевозчика:

1. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности. 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 утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза;

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади - в размере ее стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем одиннадцать тысяч рублей.

2. Стоимость багажа, груза, а также ручной клади определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

В нашем случае, поскольку вещи перевозились в багаже без объявления ценности, размер ответственности перевозчика составляет не более, чем  $600 \text{ руб. за кг.} * 14 \text{ кг.} = 8\,400 \text{ руб.}$  Следует отметить, что на Протопопову в любом случае возлагается обязанность доказать размер причинённого ущерба, так как законом устанавливается не фиксированный размер ответственности воздушного перевозчика, а только её максимальный лимит.

По поводу довода перевозчика о том, что он не несёт ответственности за утрату багажа, так как багаж был похищен в аэропорту прибытия грузчиком, следует отметить следующее. В соответствии с п. 1 ст. 117 Воздушного кодекса РФ перевозчик несёт 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. Из содержания данной нормы следует, что перевозчик отвечает за багаж вплоть до его выдачи, поэтому вышеуказанный довод подлежит отклонению.

Вместе с тем Протопопова не лишена права обратиться с иском из причинения вреда (ст. 1064 Гражданского кодекса РФ) непосредственно к грузчику, а также обратиться в правоохранительные органы по факту хищения для его привлечения к уголовной ответственности.

По поводу компенсации морального вреда следует указать следующее. В соответствии с преамбулой Закона РФ от 07.02.1992 N 2300-1 «О защите прав потребителей» потребитель — это гражданин, имеющий намерение заказать или приобрести либо заказывающий, приобретающий или использующий товары (работы, услуги) исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Поскольку иное не вытекает из условий задачи, Протопопова относится к числу потребителей. Согласно ст. 15 Закона РФ о защите прав потребителей моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения изготовителем (исполнителем, продавцом, уполномоченной организацией или уполномоченным индивидуальным предпринимателем, импортером) прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами Российской Федерации, регулирующими отношения в области защиты прав потребителей, подлежит компенсации причинителем вреда при наличии его вины. Размер компенсации морального вреда определяется судом и не зависит от размера возмещения имущественного вреда. Компенсация морального вреда осуществляется независимо от возмещения имущественного вреда и понесенных потребителем убытков. Таким образом, размер денежной компенсации морального вреда является оценочной категорией, и его размер устанавливает суд на основе внутреннего убеждения с учётом конкретных обстоятельств нарушения. Точное определение размера компенсации является исключительной прерогативой суда.

**ЧАСТЬ 3.** *(не публикуется)*