

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Предпринимательское и трудовое право»

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение предпринимательской деятельности

(направленность (профиль))

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
(МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)**

на тему Правовое регулирование договора перевозки груза

Обучающийся

Т.М.Дульская

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный

руководитель

к.п.н., доцент, Е.М.Чертакова

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

Тольятти 2022

## Содержание

Введение.....	3
1 Общая характеристика договора перевозки груза в Российском законодательстве .....	9
1.1 Понятие и признаки договора перевозки груза в Российском законодательстве .....	9
1.2 Правовое регулирование перевозки грузов в Российском законодательстве .....	15
1.3 Виды договоров перевозки грузов в Российском законодательстве...	21
2 Элементы и содержание договора перевозки груза .....	27
2.1 Элементы (субъекты, предмет, срок, цена, форма) и правовой статус субъектов в договоре перевозки груза в Российском законодательстве...	27
2.2 Содержание договора перевозки груза в Российском законодательстве .....	31
2.3 Порядок заключения договора перевозки груза в Российском законодательстве .....	39
3 Проблемы регулирования договора перевозки груза и пути их решения в Российском законодательстве.....	43
3.1 Проблемы регулирования договора перевозки груза в Российском законодательстве .....	43
3.2 Перспективы развития правового регулирования договора перевозки груза в Российской Федерации.....	49
Заключение .....	66
Список используемой литературы и используемых источников.....	69

## **Введение**

Настоящий отчет обобщает и систематизирует данные, полученные в результате исследований по теме: правовое регулирование договора перевозки груза.

Актуальность выбранной темы заключается в том, что современные грузовые перевозки играют важную роль в обеспечении эффективной работы экономики любого государства. В современном экономическом обороте перевозка грузов имеет особое значение, так как в перевозке грузов участвуют не только государственные предприятия и организации, но и частные предприниматели. Перевозка грузов осуществляется автомобильным, железнодорожным, воздушным и морским транспортом. Морская перевозка грузов является самым древним видом, следовательно, в этой сфере сложились не только правовые нормы, но и правовые обычаи, которые применяются при неисполнении договора морской перевозки грузов или ненадлежащем его исполнении. По гражданскому законодательству вина перевозчика резюмируется, если он не докажет, что ненадлежащее исполнение договора не стало следствием обстоятельств, которые он не смог предвидеть, или устранение которых от него не зависело.

Основанием для выполнения работы явилась проблема регулирования договора перевозки груза.

На современном этапе для Российской Федерации и других государств актуален вопрос, который касается процессов, связанных с транспортировкой грузов. Законодательство РФ уделяет достаточно внимания транспортировке грузов, регламентируя данную деятельность принятыми нормативно-правовыми актами.

Объект исследования включает в себя договора перевозки грузов.

Объект исследования включает в себя регулирование договора перевозки грузов.

Целью работы является определить проблемы регулирования договора перевозки грузов.

Гипотеза исследования состоит в том, что, нарушения в сфере законодательства о регулирование договора перевозки груза будут увеличиваться, если не будут:

- разработаны единые стандарты правового регулирования договора перевозки грузов;
- выработан универсальный понятийный аппарат и выделение ряда специальных норм относительно перемещения биологических материалов в целом.

Задачи исследования:

- раскрыть понятие и признаки договора перевозки груза в Российском законодательстве;
- рассмотреть правовое регулирование перевозки грузов в Российском законодательстве;
- определить виды договоров перевозки грузов в Российском законодательстве;
- изучить элементы (субъекты, предмет, срок, цена, форма) и правовой статус субъектов в договоре перевозки груза в Российском законодательстве;
- проанализировать содержание договора перевозки груза в Российском законодательстве;
- представить порядок заключения договора перевозки груза в Российском законодательстве;
- выявить проблемы регулирования договора перевозки груза в Российском законодательстве;
- сформировать перспективы развития правового регулирования договора перевозки груза в Российской Федерации.

Актуальность проблемы обусловлена необходимостью внесения изменений в гражданское законодательство в связи с изменениями рисков и чрезвычайных ситуаций, уже не зависящих от человеческого фактора либо при условиях невозможности выполнения обязательств, вытекающих из транспортных договоров.

Новизна темы заключается в выявлении проблем регулирования договора перевозки грузов и разработки путей их решения на законодательном уровне.

Оценка современного состояния решаемой научной проблемы:

В работе Баданина Д.В., Манджиева А.А., Фаст О.Ф. раскрывается понятие договора перевозки грузов, существенные условия, выделены стороны рассматриваемого соглашения. Значительное внимание уделяется проблеме влияния перевозки груза на природную среду, а также ответственности за нарушение мер экологической безопасности.

В работе Нестеровой К.А. рассматривается договор морской перевозки груза и исследуются вопросы, связанные с законодательным регулированием ответственности перевозчика при морской перевозке груза. Автор анализирует нормы международных конвенций, российского и зарубежного законодательства о морской перевозке грузов, а также материалы судебной практики. Автор рассматривает проблемы регулирования ответственности при нарушениях сроков, утраты недостачи или повреждения в случае навигационной ошибки.

В работе Козорезова О.Н. рассматриваются некоторые особенности договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Исследован субъектный состав такого договора. Проанализированы подходы к определению характера договора грузовой железнодорожной перевозки с точки зрения его консенсуальности либо реальности. Автором сделан вывод о необходимости унификации правового регулирования отношений по перевозкам грузов железнодорожным транспортом.

Теоретико-методологическую основу исследования составили: учения и идеи о правовом регулировании договора перевозки грузов в Российской Федерации.

Базовыми для настоящего исследования явились также: Конституция РФ, Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» и другие.

Методы исследования:

1 группа: Общенаучные методы, которые используются в любом исследовании, политическом, правовом, управленческом т.д.

2 группа: частно-научные методы исследования, которые применяются при исследовании правовых процессов и в анализе теории государства и права: сравнительно-правовой метод; историко-правовой метод; формально-юридический метод.

Применение описанных методов в комплексе способствует изучению объекта исследования с разных сторон в соотношении его элементов между собой, а также предполагает достижение поставленных целей и задач исследования.

Опытно-экспериментальная база исследования: нормативно-правовые акты, регулирующие сферу регулирования договора перевозки грузов в Российской Федерации.

Научная новизна исследования заключается в разработке и решении научной задачи, имеющей теоретическую и практическую значимость, и заключается в расширении научных представлений о совершенствовании регулирования договора перевозки грузов в Российской Федерации.

Теоретическая значимость выражается в изучении основных понятий договора перевозки грузов в Российской Федерации и существующего

законодательства в области регулирования договора перевозки грузов в Российской Федерации.

Практическая значимость заключается в использовании результатов исследования для совершенствования российского законодательства в сфере регулирования договора перевозки грузов в Российской Федерации.

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечивались всесторонним анализе выполненных ранее научно-исследовательских работ по предмету исследования, применением в исследованиях апробированного научно-методического аппарата.

Личное участие автора в организации и проведении исследования состоит во включенном участии на всех этапах процесса, непосредственное участие в получении исходных данных и научных экспериментах, личное участие в апробации результатов исследования.

Апробация и внедрение результатов работы велись в течение всего исследования. Его результаты докладывались в статье «Регулирование договора перевозки грузов», опубликованной в журнале «Аллея науки» в 2022 году.

На защиту выносятся:

- разработка единых стандартов правового регулирования договора перевозки грузов;
- создание единого унифицированного документа, объединяющего все необходимые правила перевозки грузов и облегчающий их применение;
- исправления некоторых положений Устава железнодорожного транспорта должны произойти по следующим путям развития. Во-первых, применение ст.426 ГК РФ к договору железнодорожной грузоперевозки, благодаря внесению таких положений в сам Устав. Во-вторых, существенное рассмотрение норм, в которых прописывается информация, связанная с льготами некоторых категорий потребителей, которые предоставляются им при потреблении услуг перевозки грузов с

помощью железнодорожного транспорта. В-третьих, рассмотреть расширение дополнительного договора при помощи ст.426 ГК РФ, по перемещению грузов из точки А в точку Б.

- изменение структуры договора на правовом уровне путем включения грузополучателя в состав предмета договора, с одновременным правовым регулированием его прав, обязанностей и ответственности в связи с получением вверенного перевозчику груза, что позволит защитить нарушенные права перевозчика, грузоотправителя и фрахтователя.
- выработка универсального понятийного аппарата и выделения ряда специальных норм относительно перемещения биологических материалов в целом, а также в рамках транспортного законодательства, что обеспечит возможность полноценного включения договорных конструкций в сферу обращения таких объектов.

Структура магистерской диссертации. Работа состоит из введения, 3 разделов, заключения, список использованной литературы состоит из 52 источников.



# **1 Общая характеристика договора перевозки груза в Российском законодательстве**

## **1.1 Понятие и признаки договора перевозки груза в Российском законодательстве**

Следует уточнить тот факт, что договор перевозки грузов играет одну из важнейших ролей в предпринимательской деятельности. Ведь бизнес предпринимателя строится на одном месте, а сырье, которое используется для изготовления товара или подготовки услуги – в другом. Именно поэтому договор перевозки грузов приходится, как нельзя кстати.

Сам по себе договор, с одной стороны, представляется в качестве правовой категории сделок, которыми пользуются все лица, не зависимо от того, являются ли они физическими или юридическими. А вот, с другой стороны, в качестве базисной основы экономических отношений, так как на нем может строиться определенная предпринимательская деятельность, главной целью которой является получение прибыли.

При данном рассмотрении договора, в качестве базисной основы экономических отношений, можно выделить следующие принципы:

- механизм регулирования общественных отношений между субъектами, которые заключают данные рамки на собственной воле;
- официальный юридический документ;
- регулирующий фактор в экономических отношениях.

Рассматривая систему хозяйственных договоров, особое место выделяется договору перевозки грузов. Основная цель данного договора говорит о том, чтобы установить и закрепить определенные условия, связанные с организационным процессом перевозки тех или иных грузов, определить порядок обязанностей и ответственности за совершенные действия каждой из сторон.

Нельзя забывать о том, что данный договор имеет статус официального документа, который заключается между сторонами. Под сторонами следует понимать перевозчика и отправителя. Каждая из сторон имеет свои права и обязанности. Перевозчик основывается на обязанности в безопасной перевозке груза из одного пункта в другой, по ранее указанному маршруту. Грузополучатель же обязуется принять данный груз и оплатить все услуги по перевозке, так как договор основан на возмездности и безвозмездная основа для него просто неприменима.

Так как данный договор относится к гражданским правоотношениям и прописан в нормах Гражданского Кодекса Российской Федерации, то логично относить его возникновение к романо-германской и англосаксонской правовым системам. Конечно же, потребность в перевозке возникала у людей и до создания договора перевозки. Благодаря данной потребности люди придумали кареты, в которые запрягали лошадей. Ходили караваны верблюдов. После чего были созданы паровые машины и более глобальная техника. Перевозили абсолютно все, начиная от личных вещей в чемоданах, заканчивая предметами мебели и т.д.

Средневековье дает огромный отпечаток в истории договора перевозки, так как именно в этот период времени начинали заключаться первые письменные договора перевозки, в которых указывалась вся основная информация о перевозимом грузе, о пункте отбытия и пункте назначения и оплате за данную услугу.

Так как развитие не стояло на месте, ручной труд переходил на машинный – были созданы новые транспортные средства, которые должны были соответствовать определенным критериям транспортного средства, перевозимого товар по договору. Теперь же, в договоре, помимо вышеуказанной информации указывалась информация о транспортном средстве, на котором перевозится груз.

Конечно же, современный договор перевозки груза значительно

отличается от тех, которые заключались в Средневековье, но остались определенные черты, пришедшие к нам с тех времен. Например, время доставки, раньше и сейчас, указывается определенная дата, в которую груз должен прийти на точку прибытия. А также оплата услуги. Так, следует понимать, что данный договор всегда основывался на возмездности, то есть на получении денежных средств взамен на предоставление услуги по перевозке груза.

Конечно, говоря о возмездности, хочется поскорее подойти к вопросу правовой природы и правового регулирования данного договора, но это будет не совсем логично. Поэтому, для начала, затронем вопрос источников транспортного права, которыми является определенная форма правотворческой деятельности государства, которая делает желание законодателя обязательным.

Основным источником данного договора является Гражданский Кодекс Российской Федерации, в котором приписывается вся природа такого договора, его основные положения и т.д. Но, несмотря на высокое значение Гражданского Кодекса Российской Федерации, не стоит забывать об иных законодательных нормах и документах, которые контролируют правовой статус перевозчика.

«Гражданский кодекс Российской Федерации (далее - ГК РФ) предоставляет нам общее понятие договора перевозки, без распределения на отдельные виды транспорта, не создавая одно универсальное понятие, подходящее для всех видов транспорта. Это закономерно, ведь для каждого вида транспорта используются свои отличительные нюансы, свои условия» [35, с. 59].

«Г. П. Савичев же рассматривает договор перевозки через призму, имеющую длительный характер этих отношений, то есть договоры заключаются на предстоящий квартал, предстоящий год. Договоры об организации перевозок грузов относятся к группе консенсуальных гражданско-правовых договоров, определяющих не условия товарооборота сторон, а

организацию их взаимоотношений на будущее время предстоящей перевозки грузов. Терминологические различия в названиях этих вопросов не имеют принципиального значения, поскольку все они имеют единую правовую природу, направлены на организацию будущих перевозок, не порождают прав и обязанностей сторон по перевозке данного конкретного груза, относятся к категории предварительных договоров, в соответствии с которыми стороны заключают в будущем конкретные договоры перевозки грузов» [38, с. 35].

Эти мнения имеют право на существование. Гражданско-правовые доктрины будут отстаивать свои позиции, относительно реальности данного договора, так как момент предоставления груза для перевозки, совпадает с моментом возникновения обязательства о доставке «вверенного» ему груза в пункт назначения. Но все же, не стоит отрицать и тот момент, что всякий перевозчик соблюдает еще и обязательство предоставить транспортное средство для погрузки, а грузоотправитель предъявить груз к перевозке и использовать предоставленное транспортное средство [2, с. 8].

Г. П. Савичев подчеркивает консенсуальность этого вида договора, отсрочивая момент заключения договора не в момент передачи товара, а в момент направления заявки, момент предоставления транспортного средства и сам процесс погрузки. Существенное выполнение условий по заявке - момент заключения договора [38, с. 95].

Если сравнивать договор перевозки грузов с другими договорами, то можно отмечать определенный субъективный состав. Имеется определенная точка зрения, что данный договор носит трехсторонний характер, так «договор расширяется в процессе своего исполнения, содержит две части. В первой части реализуются права и обязанности грузоотправителя и перевозчика» [2, с. 8].

Так, первая часть заключается между отправителем и перевозчиком. Отправитель передает перевозчику определенный груз и схему, по которой ему нужно будет доставить данный груз получателю за определенную плату. Во второй же части появляется получатель – лицо, которому доставляется данный

груз. Он не участвует в процессе заключения договора, но приобретает свои права при получении перевозимого груза, благодаря грузовой накладной [38, с. 115].

Именно этот факт, дает нам определенное понимание о рассмотрении данного договора, в качестве трехстороннего, так как, в момент передачи груза от грузоотправителя перевозчику, у первого пропадают права к данному грузу, они возникают и грузополучателя, когда тот принимает данный груз, что подтверждается грузовой накладной.

Отличное от трехсторонней характеристики является мнение «О. Н. Садикова, который относит данный договор к категории двусторонних возмездных договоров. Его особенностью является наличие в договоре обычно третьего лица - получателя груза (грузополучателя), который в заключении договора перевозки обычно не участвует, однако наделяется в силу норм транспортного законодательства правом требовать от перевозчика выдачи груза. Поэтому договор перевозки груза принято относить к числу договоров в пользу третьего лица (ст. 430 ГК РФ)» [6, с. 243].

В данном договоре выделяются стороны, такие как:

- грузоотправитель – это физическое или юридическое лицо, которое выступает в договоре от своего имени или представителем от имени владельца груза с обязательным его указанием в транспортной накладной;
- «перевозчик – индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, установленное договором и которое принимает на себя обязанности по перевозке вверенного ему груза из одного пункта в другой, а также выдаче груза лицу, уполномоченный на его получение» [7, с. 17];
- Грузополучателем выступает физическое лицо, физическое лицо, занимавшееся предпринимательской деятельностью, без образования юридического лица или же само юридическое лицо.

Конечно же, у каждой вышеуказанной стороны договора имеются свои права и обязанности. Обязательства, которые ложатся на плечи отправителя, одни из самых ведущих, так как он обязан предварительно оплатить данную услугу, по прибытию груза – оплатить остаток за данную услугу и позаботится о его принятии получателем.

Перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения, указанный в коносаменте, обеспечить сохранность груза с момента принятия до выдачи получателю или его агенту и соблюсти срок доставки.

Если перевозчик не выполняет эти обязательства, он обязан выплатить штрафы, которые определяются как прямой ущерб или неустойка.

Одним из наиболее важных вопросов в отношении договора перевозки груза является его форма. Следует выделить концепцию коносамента, содержащуюся в Гражданском кодексе и Уставе автомобильного транспорта. Заключение договора на перевозку груза подтверждается коносаментом. Коносамент выдается грузоотправителем.

Кроме того, особое внимание следует обратить на возможность заключения договора только в письменной форме в соответствии со статьей 161 Гражданского кодекса РФ [11], в которой речь идет о заключении между гражданами и юридическими лицами актов в обычной письменной форме.

Другими словами, если одной из сторон договора является юридическое лицо, договор должен быть заключен в обычной письменной форме. Это правило применяется к договору перевозки груза.

Одной из особенностей правового регулирования договора перевозки является то, что он стандартизирован вместе с положениями Гражданского кодекса и Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Для заключения договора на перевозку грузов необходимо сначала согласовать все существенные условия договора; предмет договора содержится в договоре.

Предметом договора перевозки груза является услуга по перевозке груза в пункт назначения таким или иным видом транспорта.

Так, термин «договор перевозки груза» определен в Гражданском кодексе РФ, согласно этому определению - по договору перевозки груза перевозчик обязуется перевезти вверенный ему отправителем груз в место назначения и выдать его лицу, имеющему право на получение груза (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза определенное вознаграждение.

Как правило, договор перевозки всегда должен быть заключен в письменной форме.

## **1.2 Правовое регулирование перевозки грузов в Российском законодательстве**

«Договор перевозки груза является одним из важнейших договоров гражданско-правового оборота. В настоящий момент основными нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие из договора перевозки, выступают:

- Гражданский кодекс Российской Федерации [11],
- Устав железнодорожного транспорта РФ от 10.01.2003 № 18-ФЗ [42];
- Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001 № 24-ФЗ [24];
- Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 № 81-ФЗ [25];
- Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ [4];
- Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 N 259-ФЗ [44];
- Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»;
- Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ и др.» [11]

«Гражданский кодекс Российской Федерации содержит общие положения о транспорте, которые распространяются на все виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный. В свою очередь, уставы, кодексы и другие нормативные акты более детально регламентируют общие условия перевозки тем или иным видом транспорта» [11].

Тем самым, вполне логично говорить о том, что договор перевозки груза является одним из основных в транспортной сфере. Обосновано это тем, что данный договор способен удовлетворить человеческую и государственную потребности по перевозке того или иного груза из одной точки страны или мира в другую.

Можно смело говорить о том, что данный договор выполняет роль связующего механизма между всеми видами экономической деятельности. От того, насколько качественно работает данный договор зависит качество работы экономических структур.

Но несмотря на такое большое количество положительных критериев, в нем также имеются и негативные моменты, которые хотелось бы рассмотреть более детально.

Так, договор перевозки не всегда был таким, каким мы привыкли его видеть в современных реалиях. В начальных этапах создания он не имел правового регулирования и письменной формы. Люди просто договаривались, что к определенному сроку, в определенное место, прибудет определенный груз, который нужен получателю.

С техническим развитием, желание по сокращению сроков на доставку грузов стало расти. Тем самым, для удовлетворения данных потребностей требуется пересмотр данного договора, который приведет его к определенному развитию.

Интермодальные перевозки – как один из вариантов развития данного договора. Интермодальные перевозки подразумевают под собой перегруз



специального контейнера с одного транспортного средства на другой, например, с парома на грузовик и наоборот, чтобы он может преодолеть большее расстояние за более короткие сроки, с земли на воду и наоборот. Данная манипуляция производится благодаря специализированному оборудованию, расположенному на точках перегрузки с одного транспортного средства на другое. Как правило – это огромные краны, которые поднимают и перемещают такие контейнеры, они находятся в портах, куда может заехать грузовик и подплыть корабль.

Временные затраты также снижаются за счет того, что документального переоформления не требуется. Ответственность при таком виде перевозки лежит на плечах оператора сменных перевозок, она не перекладывается на иных лиц с момента передачи и получения груза. К сожалению, данный вид перевозки груза не получил должной актуальности на территории Российской Федерации.

Чаще он используется в международных правоотношениях. В Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г., далее - Конвенция 1980 г.) говорится о мультимодальной перевозке. Признаки такой перевозки довольно подробно прописаны в некоторой документации, издаваемой Генеральной ассамблее ООН - ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию), а именно «О применении правил мультимодальной перевозки», утвержденном 27 июня 2001 г. (UNCTAD/SDTE/TLB/2), содержатся признаки мультимодальной перевозки, исходя из определений, указанных в Конвенции 1980 г.

Рассматривая наше государство, следует говорить о застое некоторых видов перевозок. Основываясь на вышеуказанных положениях, факт изменения законодательства просто неизбежен для продолжения развития такой сферы.

Но, для начала, следовало бы произвести определенные меры по расчистке понятийного уровня, которой закладывает основу любых правоотношений. Также, последовать западной манере и подключить к участникам данных правоотношений оператора, но котором будет весь груз

ответственности в период перевозки.

Ко всему прочему, следовало бы ввести в действие заключение электронной формы бланка перевозок, на который не нужно было бы тратить столько времени, как при заключении бумажного договора во время встречи.

Во исполнение Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г., утверждённой Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2018 г. №1734-р, на легальном уровне стали вводиться положения, связанные с введением электронного транспортного документооборота. Так, в п. 6 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения РФ, утверждённых Постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. №2200, вводится понятие «электронные перевозочные документы».

Данное понятие складывается из собранных бланков – шаблонов, которые участникам правоотношений нужно заполнить лишь своей информацией, не отвлекаясь от работы или иных дел, так как все происходит в электронной форме, то есть дистанционно. «Помимо автомобильного сектора электронный документооборот применяется на железнодорожном транспорте (п. 113 Правил перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащих порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения, утверждённых Минтрансом РФ 27 июля 2020 г. №256» [20].

Электронная накладная активно используется при воздушных перевозках, согласно Приказу Минтранса России от 10 августа 2018 г. №300 «Об утверждении формы электронной грузовой накладной в гражданской авиации».

Но, рассматривая данную правовую основу, можно прийти к

нерадужному выводу о том, что единообразной формы применения, на данном этапе развития государства и общества, просто не существует.

Помимо всего вышеизложенного, к сожалению, четкой грани между договором перевозки грузов и договором поставки просто нет. Каждый из них является самостоятельным, но имеют некоторые точки пересечения при поставке товаров и грузовой перевозке.

Данные формы являются определенными рычагами управления всего механизма движения товаров, плавно переходящих из производственной сферы в сферу реализации и потребления.

Как верно отмечал И.А. Иващенко, «в результате производственной деятельности транспорта потенциальная стоимость товара превращается в реальную потребительную стоимость» [20].

Но следует учитывать, что такие схемы не несут за собой определенной юридической связи. Несмотря на это, стоит выделить некоторые схожие черты:

Во-первых, участники договора перевозки могут вытекать из участвующих лиц при договоре поставки. То есть, сначала лица заключали договор поставки, и этим же составом заключают договор перевозки груза, где они уже именуется в качестве грузоотправителя и грузополучателя;

Во-вторых, предмет договора – сам товар также может переходит из одного договора поставки в другой – перевозки грузов, только в последнем будет квалифицироваться в качестве груза, а не товара.

Вышеперечисленные признаки, дают четкое понимание о тесной взаимосвязи, которая указывает на острую необходимость правовой регламентации, точнее соблюдения данного принципа между данными договорами.

К сожалению, данный принцип часто нарушается, так как в каждом из договоров имеются своеобразные обязанности сторон, то есть их правовое положение существенно различимо.

Тем самым, мы приходим к определенному выводу о том, что

законодателю следовало бы более внимательно рассмотреть законодательство по данному вопросу, возможно его усовершенствовать.

Деятельность умной транспортной инфраструктуры не включены в нынешнее законодательство. Двадцать первый век обязует правовое регулирование подстраиваться под совершенствование техники. Тем самым, из Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утверждённой Распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р, следует, что в России активно ведутся разработки по внедрению в процесс перевозки грузов автоматизированных транспортных средств в связке с «умной транспортной системой». Самые маленькие шаги уже были исполнены в жизнь, когда на дорогах Москвы и Северной столицы стали рассекать маленькие доставщики еды, в программе которых запрограммирован путь от грузоотправителя до грузополучателя. Помимо этого, ведется разработка легкового транспортного средства, которое сможет без водителя оказывать услугу перевозки людей.

Названные стратегии не делают существенных шагов, они лишь ставят задачи и цели, которые должны достигаться учеными-техниками, а не законодателем. Законодатель не может полностью изменить законодательство, но он способен изменить некоторые нормы, входившие в состав той или иной законодательной нормы. Но следует учитывать, что такие нововведения не могут быть воплощены в жизни без соответствующего правового регулирования.

Тем самым, основополагающим происходит факт разработки определенных положений, которые сумеют сгладить острые углы, образованные тем фактором, что искусственный интеллект не может считаться безопасным будущим.

Конечно же, нельзя убирать факт атак, а говоря об искусственном интеллекте, который не управляется человеком, следует упоминать

окибератаках, создаваемых конкурентами.

Данные атаки, могут негативно повлиять на систему безопасности и управления искусственного интеллекта, который управляет перевозкой, которая может утратить груз или повредить его, под влиянием данной атаки и выявлением ошибки в самой системе.

Таким образом, законодателям разных государств бросается определенный вызов для совершения законодательства и адаптации его под современные и технологические реалии.

Поэтому, в данном исследовании мы осветили лишь часть всех нынешних проблем, которые связаны с вопросов договора перевозки грузов. Их решение способствует активному развитию законодательства, а также развитию экономической и перевозочной сферах.

### **1.3 Виды договоров перевозки грузов в Российском законодательстве**

Стоит выделить следующие виды договора перевозки грузов: коносамент; чартер.

Согласно Гражданскому кодексу РФ, коносамент составляется перевозчиком на основании подписанного грузоотправителем погрузочного ордера, который должен содержать сведения о грузоотправителе и грузополучателе, а также о месте выгрузки и необходимые данные о грузе (количество упаковок, тара, состояние, характеристики и т.д.).

Чартер (документ) составляется с использованием типографских форм различных документов, разработанных с учетом специфики направлений и перевозок различных видов грузов. Это означает, что договор является договором присоединения. В этом договоре должны быть указаны стороны, название судна, место погрузки и тип груза.

«Цена договора перевозки определяется исходя из оплаты за перевозку груза. В договоре должна прописываться сумма за перевозку груза транспортом

общего пользования, которая соответствует утвержденным органами местного самоуправления или государственными органами исполнительной власти тарифам. В остальных случаях оплата устанавливается соглашением сторон если иное не определено действующим законодательством или нормативно-правовыми актами» [6].

Выполненные транспортные услуги должны быть оплачены.

В договоре на поставку товаров есть пункт о том, что цена за выполненные транспортные услуги согласовывается с условиями оплаты. В формулировке такого договора должен быть указан способ оплаты.

Большинство перевозчиков публикуют тарифы на транспортные услуги. Клиенты знакомятся с тарифами на услуги до подписания договора. Перевозчик обязан информировать клиента о любых изменениях в тарифе.

Для того, чтобы быть уверенным в своевременной доставке и целостности товара, нужно обязательно заключить договор между перевозчиком и отправителем.

Стоит учитывать наличие недобросовестных контрагентов и для предотвращения негативных последствий заключать договор перевозки груза. Заключение договора также является основным вариантом для расчета налоговой выгоды. На практике можно встретить примеры необоснованного признания налоговой выгоды в связи с отсутствием фактической транспортировки товаров. Поэтому документальное подтверждение поставки товара является обязательным.

Договор перевозки служит соглашением между грузоотправителем и перевозчиком, в силу которого перевозчик может перевозить вверенный ему груз и получать за это плату.

При правильном составлении договора должны быть заполнены следующие разделы документа:

- преамбула;
- предмет договора;

- обязанности и права сторон;
- порядок расчетов;
- ответственность сторон;
- порядок в разрешении споров;
- форс-мажор;
- срок действия;
- прочие условия;
- реквизиты и подписи сторон.

После прочтения и заполнения всех разделов стороны должны проверить информацию в документе, подписать его и обменяться копиями. Затем заполните все условия, которые указаны в подписанном договоре.

Российское законодательство претерпевает некоторые изменения и нововведения в области грузовых перевозок. Изменения были внесены для того, чтобы грузоперевозчики могли застраховать свой риск ответственности за нарушение договора перевозки.

Этот вид страхования является одним из способов защиты автоперевозчиков и экспедиторов, а также гарантирует компенсацию владельцу груза в случае повреждения или потери.

Виды договоров перевозки грузов в Российском законодательстве также делятся в зависимости от:

- договор перевозки железнодорожным транспортом;
- договор перевозки морским транспортом;
- договор перевозки воздушным транспортом;
- договор перевозки автомобильным транспортом и т.д.

Так как анализируя статистику Росстата по количеству перевозок груза за 2020 год можно выделить следующие данные об объемах перевозок грузов российским транспортом за 10 месяцев 2020 года составил 6,38 млрд тонн.

Это на 7,3% меньше показателя аналогичного периода прошлого года.

«По данным Росстата, перевозки автотранспортом составили более 4,37

млрд тонн – на 8% меньше, чем было перевезено за тот же период 2019 года. Перевозки железнодорожным транспортом по итогам января-октября 2020 года достигли 1,03 млрд тонн. По сравнению с 10 месяцами прошлого года произошло снижение на 3,2%. Транспортировка трубопроводным транспортом составила 862,7 млн тонн, что ниже аналогичного показателя прошлого года на 9,4%. Перевозки морским транспортом были на уровне 19,8 млн тонн, что всего на 0,1% меньше, чем в январе-октябре прошлого года. Перевозки внутренним водным транспортом составили 96,8 млн тонн – на 1,1% меньше показателя 10 месяцев 2019 года. Объем перевозок воздушным транспортом составил 0,908 млн тонн. По сравнению с 10 месяцами 2019 года перевозки воздушным транспортом снизились на 1,1%» [2, с. 8].

«Исходя, из данного статистического исследования можно выделить классификацию видов договора перевозки грузов:

В зависимости от вида транспорта различают перевозку груза:

- железнодорожным транспортом;
- внутриводным транспортом;
- воздушным транспортом;
- перевозка морским транспортом (международные морские перевозки и перевозки внутри страны (каботажные перевозки: малый каботаж – между портами одного моря, большой каботаж – между портами разных морей);
- перевозка автомобильным транспортом (городские – перевозки, осуществляемые в пределах черты города; пригородные – перевозки осуществляемые за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно; междугородные – перевозки, осуществляемые за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км; межреспубликанские (межобластные) – перевозки, осуществляемые на территории двух или более республик (областей); международные – перевозки,



осуществляемые за пределы территории РФ)» [2, с. 18].

«Более точно следует рассмотреть виды перевозок, которые отталкиваются от количественного состава транспортных организаций, предоставляемых перевозчиком:

- перевозка в местном сообщении, при которой лишь одна транспортная организация осуществляет перевозку;
- перевозка в прямом сообщении, при которой транспорт сменяется на идентичный, а транспортная документация остается прежней;
- перевозка в прямом смешанном сообщении, при которой перевозка производится разными транспортными средствами: воздушным, водным и т.д., но на основании одного транспортного документа» [2, с. 18].

Таким образом, данная тема договора о перевозке грузов является сложной и неоднозначной. При заключении договора перевозки груза должны быть строго соблюдены права и обязанности сторон, форс-мажорные обстоятельства, необходимо грамотное составление раздел ответственности сторон, а также должны быть соблюдены все правила составления такого договора.

От правильного составления договора и соглашения сторон может зависеть в дальнейшем возможность взыскания убытков в виде стоимости груза или цены его доставки с другой стороны.

Наконец, следует отметить, что договор перевозки грузов имеет особенности, которые напрямую связаны со способом перевозки и объемом перевозимых вещей. Несмотря на тщательное регулирование данного вида договора в российском законодательстве, следует отметить, что такое условие, как срок перевозки, законодателем не учтено.

Проанализировав статью 785 Гражданского кодекса Российской Федерации, мы обнаружили, что в ней не говорится о важности соблюдения условий перевозки. Поэтому необходимо дополнить в данную статью срок

перевозки груза.

Учитывая эти данные в гражданский кодекс и, специальные нормативные акты необходимо внести поправки в раздел о данном договоре. Но, несмотря на эти недочеты, договор перевозки занимает особое место в системе различных договоров оказывающих услуги по развозу всевозможных грузов в самые отдаленные точки мира, он является ключевым договором, так как именно он выполняет функции по перемещению грузов и является важнейшим подтверждением выполнения доставки груза потребителю на отдельной категории транспорта.

## **2 Элементы и содержание договора перевозки груза**

### **2.1 Элементы (субъекты, предмет, срок, цена, форма) и правовой статус субъектов в договоре перевозки груза в Российском законодательстве**

В правовом регулировании договора перевозки грузов определение правового положения грузополучателя приобретает все большее значение, поскольку существует ряд проблем, связанных с определением положения грузополучателя в транспортной системе.

Важность этого вопроса восходит к дореволюционному периоду, что привело к возникновению различных дебатов на эту тему. Правовой статус грузополучателя и его включение в категорию субъектов права, участвующих в правоотношениях, связанных с перевозкой грузов, еще предстоит исследовать.

«Что касается мнений, высказанных в юридической литературе по поводу правового статуса грузополучателя, следует отметить, что некоторые ученые определяют грузополучателя как третье лицо. Другие юристы рассматривают договор перевозки груза как договор об оказании услуг третьему лицу. Наиболее интересной представляется позиция юристов, которые рассматривают грузополучателя и грузоотправителя как одну сторону договора перевозки груза» [13, с. 21].

«Анализируя вышесказанное, следует отметить, что возникновение данных правовых позиций обусловлено неоднозначностью существующих правовых норм и связанными с этим неурегулированными пробелами. Поэтому данное мнение может быть обосновано на основе анализа применимого законодательства» [33, с. 18].

«Обсуждаемый вопрос касается статьи Гражданского кодекса Российской Федерации. Статья 739 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее: ГК РФ) описывает содержание института договора перевозки груза, а также называет непосредственных участников гражданско-правовых отношений в

лице отправителя и перевозчика. Как и другие участники системы гражданских правоотношений, эти лица являются носителями определенных обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов. Следует отметить, что статья 751 Гражданского кодекса налагает на грузополучателя ряд прав и обязанностей по отношению к перевозчику, и это положение разработано в качестве предварительного условия для обязательных требований и до подачи иска» [25, с. 12].

«Полезно рассмотреть еще один проблемный аспект заключения договора перевозки грузов. Во-первых, необходимо учитывать сложную структуру договора перевозки, которая состоит из разных частей договора, в которых участвуют разные юридические лица с разным правовым статусом» [14, с. 29].

«При рассмотрении этого вопроса необходимо учитывать конкретные обстоятельства, которыми руководствуется суд при оценке споров, вытекающих из договора перевозки» [16, с. 30].

«На практике очень важны вопросы, касающиеся статуса других транспортных организаций в транспортной системе, правовой статус которых в этом отношении неясен. Особенностью этих транспортных организаций является то, что они не являются стороной договора перевозки, но непосредственно участвуют в перевозке груза. К другим перевозчикам могут также относиться предприятия, занимающиеся доставкой и вручением товаров или багажа получателю» [30, с. 45].

В свете вышесказанного можно отметить, что в юридической литературе по данной сфере отношений сложились различные противоречивые концепции.

«Одна из этих концепций основана на определении в юридической литературе правового статуса так называемых посредников. Их основная задача в транспортной системе - надлежащая перевозка объекта перевозки в соответствии с договором и коносаментом» [25, с. 35].

Следует отметить, что с юридической точки зрения перевозчики-посредники не имеют никаких прав и обязанностей по отношению к

отправителю и получателю, даже если они непосредственно участвуют в перевозке.

Учитывая различные подходы юристов к данным правоотношениям, можно сделать вывод о необходимости внесения дальнейших изменений в действующее законодательство в данной сфере.

«Вопрос ответственности по договору перевозки грузов остается актуальным, порождая на практике множество споров, разрешение которых требует детального анализа насущных проблем, возникающих в этой сфере. Хорошим примером этого является статья 79 Устава железнодорожного транспорта (далее - УЖТ)» [15, с. 15].

«Это предусматривает, что перевозчик несет полную ответственность. Последующая юридическая цепочка состоит из обязательства принципала возместить реальный ущерб. Однако особый характер этого положения ограничивает ответственность перевозчика в данном правоотношении даже в тех случаях, когда его вины нет. Предполагается, что товар поврежден или утерян во время перевозки другим перевозчиком» [19, с. 31].

«Это создает проблему для перевозчика, который не может дать аргументированный ответ на претензию. Это связано с тем, что оператор, участвующий в мультимодальных перевозках, несет ответственность только за свою долю. Поэтому перевозчик не освобождается от ответственности за ущерб, причиненный грузополучателю, даже если он не виноват. Однако он не теряет права на предъявление последующих претензий к предыдущему перевозчику, которого он считает ответственным за потерю или недостачу товара. Законодательное собрание справедливо указало, что это право должно оставаться за перевозчиком» [36, с. 17].

В результате правовое положение грузополучателя в контексте регулирования договора перевозки остается неясным.

Кроме того, анализ действующего законодательства и практики показывает, что существует ряд актуальных проблем, связанных с

определением правового статуса других перевозчиков и гражданской ответственности виновных лиц. В связи с этим рекомендуется усовершенствовать правила перевозок, чтобы лучше регулировать и детализировать спорные вопросы на практике.

Модернизация существующих норм в этой области в целом требует позитивного взгляда, что должно оказать положительное влияние на нормальное развитие рассматриваемых правоотношений.

«Для подтверждения вышесказанного рекомендуется описать все поднятые вопросы, возникшие проблемы и предложенные решения, проанализировав судебную практику по спорам, возникающим из договоров на перевозку грузов» [34, с. 17].

Договор перевозки грузов часто является предметом юридических споров из-за своей сложности. Таким образом, наиболее распространенными проблемами в судебной практике в области гражданских правоотношений являются: проблемы, возникающие из-за дефектов договорного соглашения, проблемы, связанные с определением ответственности.

В этом контексте мы проанализируем некоторые судебные решения в области судопроизводства. Например, иск о взыскании долга за перевозку груза был отклонен судом на том основании, что истец не представил допустимых доказательств существования соответствующих документов, то есть накладных, между сторонами договора о перевозке груза.

«В Арбитражный суд Республики Марий Эл в качестве истца по вышеуказанному делу обратился индивидуальный предприниматель, предъявивший иск к обществу с ограниченной ответственностью. Суд первой инстанции и Апелляционный суд отказались рассматривать иски по данному делу» [8, с. 33].

Суд не рассматривал документы и накладные при принятии решения о принятии или отклонении иска. Это можно объяснить правовым положением истца: истец подписал накладные в одностороннем порядке.

В целом, в прецедентном праве все дела рассматриваются одинаково. В частности, статистика показывает, что подобные споры решаются одинаково. Что касается обобщения прецедентного права, то в данном контексте следует отметить следующие важные моменты.

Данный договор имеет широкую сферу применения, именно поэтому, следовало бы разъяснить весь спектр вопросов, касающихся заключения договора перевозки грузов. Такое требование носит исключительно рекомендательный характер, так как не может позволить принять конкретное решение по интересующим его вопросам, во время судебного рассмотрения.

Например, если ко всем спорам такого рода будет применяться стандартизированный подход, то возможно, что важные вопросы в конкретном деле будут упущены из виду, поскольку правила дорожного движения имеют широкую сферу применения, что может обеспечить лазейку для рассматриваемых правоотношений.

## **2.2 Содержание договора перевозки груза в Российском законодательстве**

Как уже говорилось ранее, договор перевозки груза производится в форме юридического документа, который заключается между сторонами, именуемыми грузоотправитель и грузополучатель. В обязанности грузоотправителя включается перемещение груза грузополучателю, в замен на его денежные средства.

В современное время грузоперевозки стали неотъемлемой частью жизнедеятельности каждого человека, ведь многие осуществляют покупки через интернет, таким способом можно заказать любой товар по размеру и весу и данный товар будет быстро доставлен одним из способов грузоперевозок.

Современные транспортные услуги предлагают различные способы перевозки грузов как в пределах одного города или региона, так и между

странами. Но для того, чтобы осуществлять перевозку нужно оформить соответствующие документы. Таким образом, перевозка грузов является основным способом доставки грузов в разные точки мира и тем самым поддерживает экономику страны.

Чтобы лучше понять, что такое договор перевозки грузов и особенности его заключения важно знать сам термин «договора перевозки грузов».

Термин «договора перевозки грузов» указан в Гражданском кодексе РФ, согласно данному определению - по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

По общему правилу, договор перевозки груза всегда должен быть заключен в письменной форме. Но чаще всего заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа на груз, который предусмотрен соответствующим уставом транспорта или кодексом, именно данный документ представляет собой письменную форму договора перевозки груза. Транспортная накладная, коносамент или иной документ на груз заполняется грузоотправителем и вручается перевозчику вместе с передачей ему соответствующего груза. В документе на груз указываются все существенные условия договора перевозки груза.

В уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта указано, что форма и порядок заполнения транспортной накладной устанавливаются правилами перевозок грузов.

Но отсутствие, неправильность или утрата транспортной накладной не являются основанием для признания договора перевозки груза незаключенным или недействительным. В таком случае наличие между сторонами договорных отношений может подтверждаться иными доказательствами.



По своей юридической характеристике договор является реальным- то есть считается заключенным с момента фактической передачи отправителем груза перевозчику, возмездным - одна из сторон (перевозчик) получает плату за исполнение своих обязательств, также данный договор двухсторонне обязывающий - это означает что обе стороны (перевозчик и отправитель) имеют права и обязанности по исполнению договора.

Исходя из того, что перевозка грузов является двухсторонней сторонами данного договора, являются:

Перевозчик – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки определенным видом транспорта общего пользования обязанность доставить вверенный им отправителем груз из пункта отправления в пункт назначения и выдать его получателю.

Именно «перевозчик» занимает самое ответственное положение в данном договоре, согласно ст. 796 Гражданского кодекса 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».

Рассмотрим данную ситуацию на примере судебной практики.

«Во исполнение договора перевозки груза автомобильным транспортом компания приняла груз общества. Во время перевозки у автомобиля лопнула передняя правая покрышка колеса, в результате экстренного торможения произошел пожар, автомобиль и груз полностью сгорели. Общество обратилось в арбитражный суд с иском к компании о взыскании реального ущерба. Отказывая в удовлетворении исковых требований, суд первой инстанции руководствовался статьей 796 ГК РФ и исходил из того, что утрата груза

произошла вследствие пожара, который является чрезвычайным и непредотвратимым событием. Перевозчик не мог его избежать и предотвратить. Суд апелляционной инстанции поддержал выводы суда первой инстанции. Арбитражный суд округа отменил решение суда первой инстанции и постановление суда апелляционной инстанции и удовлетворил иски по следующим основаниям» [18, с. 33].

Также основным участником является грузоотправитель – это физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза и указано в перевозочном документе.

Помимо грузоотправителя и перевозчика «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» устанавливает такого участника договора перевозки как «грузополучатель», согласно данному федеральному закону грузополучатель - физическое или юридическое лицо, которое уполномочено на получение груза.

Но по поводу признания грузополучателя третьей стороной постоянно возникают споры, некоторые ученые считают, что договор перевозки грузов действительно является трехсторонним, но в противовес им выступают точка зрения, что договор, наоборот, двухсторонний и грузополучателя не нужно относить к одной из сторон договора, а еще существуют мнения, что данный договор является договором в пользу третьего лица.

Данные споры возникли уже давно. Этот вопрос возник еще в советское время и рассматривался многими учеными.

В частности, И.Н. Петров и М.Г. Масевич рассматривали договор перевозки как трехсторонний. По их мнению, грузополучатель является самостоятельным участником договора, и имеет свои права и обязанности. Каждый из авторов аргументировал свою точку зрения.

Петров И.Н. основывает свою точку зрения на содержании статьи 99 «Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик». Только И.Н. Петров упустил одну важную деталь - момент, когда грузополучатель

становится самостоятельным участником перевозки грузов. Но, несмотря на эту ошибку, он все равно придерживался данной точки зрения.

Масевич М.Г. также считает, что грузополучатель – это самостоятельный участник и третья сторона договора перевозки грузов, а его права и обязанности в данном договоре основаны только на его собственном волеизъявлении.

Данная точка зрения основывается на том, что «договор перевозки грузов, как правило, основан и на волеизъявлении грузополучателя, подчеркивается всеми исследователями данного вопроса».

«Указывая на то, что договор перевозки грузов – это многосторонний договор М.Г. Масевич уточняет, что в многосторонней сделке каждая сторона преследует свои собственные, различные от других сторон цели, для достижения которой она вступила в данный договор» [20, с. 45].

«Это уточнение связано с утверждениями некоторых авторов, которые полагают, что многосторонними сделками являются только такие, для совершения которых требуются общие, направленные на достижение одной цели, волеизъявления, и причем не двух, а трех и более лиц» [20, с. 45].

«Подтверждая аргументы данные М.Г. Масевич, следует заострить внимание на том, что при заключении и исполнении договора перевозки грузов все стороны этого договора имеют единую цель, выражают общее, направленное на достижение этой цели волеизъявление - доставить принятый к перевозке груз в установленное место и выдать (получить его) управомоченному лицу» [20, с. 45].

В современное время данной точки зрения придерживается В.А. Егиазаров, он считает, что договор перевозки грузов трехсторонний, который заключается между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем, в котором все его стороны имеют права и обязанности. «При этом волеизъявления участников договора перевозки совпадают по своему характеру и направлены на достижение единственной цели - осуществление договора

перевозки». Но для признания договора перевозки грузов данных аргументов недостаточно.

«А вот, Б.И. Пугинский наоборот считает, что договор перевозки груза нельзя признавать трехсторонним, в связи с тем, что грузополучатель никогда не участвует в заключение договора перевозки груза, кроме случаев, когда грузоотправитель и грузополучатель совпадают в одном лице. Также он уверен, в том, что перевозка груза – это всегда обязательство, в котором из договора двух лиц - перевозчика и отправителя, и юридического факта принятия грузополучателем доставленного груза появляется обязательство между тремя субъектами» [33].

На наш взгляд точка зрения И.Н. Петрова, М.Г. Масевич и В.А. Егиазарова является более аргументированной, поэтому мы придерживаемся данной точки зрения, ведь действительно у всех трех участников договора есть определенные права и обязанности, а также они несут ответственность за нарушение условий, которые указаны в договоре и поэтому я считаю, что грузополучатель также как грузоотправитель и перевозчик должен быть стороной договора и обязательно в нем указываться. Ведь при возникновении какой-либо спорной ситуации сложно будет предъявить требования к грузополучателю, в связи с тем, что он не указан как сторона в договоре, и он не будет обязан возмещать ущерб сторонам. Чтобы избежать появления таких неприятных ситуаций, целесообразно будет обязательно включить грузополучателя как обязательную сторону договора наравне с грузоотправителем и перевозчиком.

Но, несмотря на множество аргументов о том, что договор перевозки грузов нужно переквалифицировать в трехсторонний договор, законодательно он закреплен как двухсторонний.

Рассмотрим теперь порядок заключения договора перевозки грузов.

Для того чтобы заключить договор перевозки грузов нужно сначала согласовать все существенные условия договора, в данном договоре - это условия о предмете договора.

Предметом договора перевозки груза является услуга по перемещению груза в конечный пункт назначения с помощью того или иного вида транспорта.

Кроме услуг по перемещению груза, перевозчиком также могут оказываться и иные связанные с договором услуги, такие как погрузка и выгрузка груза, хранение груза и так далее.

Статистика Росстата по количеству грузоперевозок за 2020 год показывает, что объем грузов, перевезенных российским транспортом за первые 10 месяцев 2020 года, составил 6,38 млрд тонн. Это на 7,3% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

По данным Росстата, объем автомобильных перевозок составил более 4,37 млрд тонн - на 8% меньше, чем за аналогичный период 2019 года.

Объем железнодорожных перевозок в январе-октябре 2020 года составил 1,03 млрд тонн. По сравнению с 10 месяцами прошлого года произошло снижение на 3,2%.

Объем трубопроводного транспорта составил 862,7 млн. тонн, снизившись на 9,4% по сравнению с прошлым годом.

При объеме 19,8 млн. тонн морские перевозки снизились всего на 0,1 % по сравнению с январем-октябрем прошлого года.

Внутренним водным транспортом перевезено 96,8 млн тонн, что на 1,1% меньше, чем за первые 10 месяцев 2019 года.

Объем воздушных перевозок составил 0,908 млн. тонн. По сравнению с первыми 10 месяцами 2019 года авиаперевозки снизились на 1,1 %.

Виды перевозки грузов помимо главы 40 Гражданского кодекса, которая предусматривает основные нормы в области перевозки грузов, также в зависимости от вида транспорта регулируются специальными нормативными

актами такими как: Воздушный кодекс РФ; Кодекс торгового мореплавания РФ; Кодекс внутреннего водного транспорта РФ; Устав железнодорожного транспорта РФ; Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Поэтому исходя из всего вышеизложенного, можно сделать вывод о том, законодательство в области регулирования договора перевозки требует преобразования и включения в договор такой стороны как «грузополучатель», так как он является составной частью данного договора и имеет также, как и «грузоотправитель» и «грузоперевозчик» свои права обязанности и несет ответственность за нарушение обязательств. Учитывая эти данные в гражданский кодекс и специальные нормативные акты необходимо внести поправки в раздел о данном договоре. Но, несмотря на эти недочеты, договор перевозки занимает особое место в системе различных-договоров оказывающих услуги по развозу всевозможных грузов в самые отдаленные точки мира, он является ключевым договором, так как именно он выполняет функции по перемещению грузов и является важнейшим подтверждением выполнения доставки груза потребителю на отдельной категории транспорта.

Помимо данного вывода также учитывая характеристику договора перевозки грузов можно сформулировать следующие особенности данного договора:

- перевозка грузов помимо гражданского кодекса также регулируется специальными нормативными актами, которые регламентируют перевозку груза на отдельных категориях транспорта;
- подтверждением заключения договора перевозки груза является - транспортная накладная;
- ответственность перевозчика за сохранность груза начинается только после того, как он принял груз по транспортной накладной
- для того чтобы избежать возникновения каких-либо споров сторонам предлагается обязательно составлять «договор перевозки»;

- при составлении договора перевозки стороны могут указать в договоре то, что перевозчик в целях обеспечения провозной платы не может удерживать груз;
- исполнение обязанностей перевозчика по доставке груза подтверждается отметками грузополучателя в транспортной накладной.

В заключение можно сказать, что данный договор хоть и подтверждается транспортной накладной, но его заключение обязательно для того, чтобы избежать в будущем возможности признания договора перевозки груза недействительным или незаключенным.

### **2.3. Порядок заключения договора перевозки груза в Российском законодательстве**

«Все условия договора перевозки грузов можно подразделить на общие условия, установленные в отношении перевозки грузов всеми видами транспорта (ст. 785 ГК РФ - предмет договора перевозки, ст. 790 ГК РФ - условие о провозной плате, ст. 791 ГК РФ - порядок подачи, выгрузки, погрузки груза, ст. 792 ГК РФ - сроки перевозки, ст. 793 ГК РФ - ответственность (общие условия), ст. 796 ГК РФ - условие об ответственности за утрату, повреждение, порчу груза), и специальные, предусмотренные конкретными уставами и кодексами и принятыми в соответствии с ними подзаконными нормативными правовыми актами» [33].

«Кроме того, исходя из анализа абз. 2 п. 2 ст. 784 ГК РФ все условия договора перевозки грузов можно классифицировать по признаку императивности (т.е. стороны не вправе в договоре предусмотреть иные условия) и диспозитивности (т.е. стороны вправе определить другие по сравнению с общими требованиями условия и/или предусмотреть дополнительные условия перевозки). Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом отличается своей императивностью, так как

стороны должны действовать в четком соответствии с легальными положениями (например, руководствуясь ст. 33 УЖТ РФ, сроки доставки груза определяются Правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, утвержденными Приказом Минтранса РФ от 7 августа 2015 г. N 245). Диспозитивные условия в большей степени содержатся в договоре перевозки грузов автомобильным транспортом. Например, ч. 1 ст. 14 УАТ РФ предусмотрено, что сроки доставки грузов могут определяться сторонами в самом договоре. В соответствии с ч. 1 ст. 8 УАТ РФ стороны могут определить, кто должен составить транспортную накладную. На основании ч. ч. 1, 3, 11 ст. 34, ч. ч. 1, 2, 4, 5, 7 ст. 35 УАТ РФ стороны могут самостоятельно определить даже размер ответственности за нарушение принятых обязательств» [33].

«В этом случае условия договора перевозки груза можно назвать нормативно определенными, поскольку законодатель обязательно установил условия, на которых стороны договора перевозки груза должны договориться. Данный вывод следует из анализа коносамента и положений законодательства, а также изданных на их основе нормативных актов, регулирующих порядок заключения договора на перевозку грузов и выдачи коносамента» [39].

«Именно в транспортной накладной, как уже отмечалось, фиксируются существенные условия договора перевозки (предмет договора). Форма и порядок заполнения транспортных накладных являются обязательными для всех участников перевозочного процесса. В подзаконных нормативных правовых актах содержатся бланки транспортных накладных. Так, в соответствии с п. 1.3 Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, утвержденных Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 39, транспортная железнодорожная накладная состоит из четырех листов: оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю); дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров); корешок дорожной ведомости (остается у



перевозчика); квитанция о приеме груза (остается у грузоотправителя). Названные документы составляют единый перевозочный документ, т.е. являются частью единого целого. В Приложении N 4 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом также есть форма транспортной накладной. Кроме того, абз. 2 п. 6, п. п. 9 - 13 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом разъясняют особенности заполнения транспортной накладной. При авиаперевозках правила заполнения грузовой накладной определены в Приказе Минтранса РФ от 10 августа 2018 г. N 300, которым утверждена Форма электронной грузовой накладной в гражданской авиации. На внутреннем водном транспорте применяются положения ст. ст. 67, 69, 70 КВВТ РФ. При морской перевозке грузов правила составления коносамента определены в ст. 144 КТМ РФ» [35].

«Законодательством установлена ответственность за искажение сведений, указанных в транспортной накладной. При этом в транспортном законодательстве нет единого подхода при формулировании норм об ответственности за внесение неверных сведений в транспортную накладную. Так, в ст. 98 УЖТ РФ ответственность предусмотрена в том случае, если искажение сведений о грузе или наименовании груза повлекло снижение стоимости перевозки или привело к возникновению обстоятельств, влияющих на безопасность движения или эксплуатации железнодорожного транспорта. В случае нарушения грузоотправителем установленных требований по заполнению транспортной накладной он привлекается к ответственности в виде штрафа в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояния их перевозки. В ч. 3 ст. 35 УАТ РФ предусмотрена ответственность в размере 20% от провозной платы независимо от неблагоприятных последствий. При перевозке грузов внутренним водным транспортом также предусмотрена ответственность грузоотправителя в размере пятикратной платы за перевозку груза на все расстояния его перевозки (п. 1 ст. 120 КВВТ РФ). При автомобильных перевозках и перевозках внутренним водным транспортом

важен именно факт нарушения. В Воздушном кодексе РФ установлена ответственность грузоотправителя за предоставление перевозчику неправильных и неполных сведений (ст. 121 ВК РФ). Думается, что в данном случае перевозчик должен предъявлять к грузоотправителю требования о взыскании убытков, предусмотренных в ст. 15 ГК РФ, и доказывать факт возникновения вреда. В ст. 176 КТМ РФ также сформулирована лишь общая норма, обязывающая отправителя возместить перевозчику убытки» [35].

Исходя из вышесказанного, следует сделать некоторые выводы: в действующем законодательстве отсутствует единый подход к определению правил договора перевозки грузов. Договор перевозки грузов различными видами транспорта имеет свои специфические правовые нормы, которые нарушают единообразие правил перевозки. В этом контексте правовая природа заявки, коносамента и форма договора перевозки груза должны быть определены на законодательном уровне.

### **3 Проблемы регулирования договора перевозки груза и пути их решения в Российском законодательстве**

#### **3.1 Проблемы регулирования договора перевозки груза в Российском законодательстве**

В настоящее время существует много проблем регулирования договора перевозки груза железнодорожным транспортом в Российском законодательстве.

«Так, первая проблема заключается в том, что в целом законодательство о договоре перевозке грузов является крайне противоречивым, а нормы, содержащиеся в разных правовых актах, но регулирующих одни и те же вопросы, не соответствуют друг другу и даже противоречат [3, с. 312]. Так, например, необходимо привести в соответствие нормы пункта 2 статьи 793 Гражданского кодекса Российской Федерации и статьи 114 Устава железнодорожного транспорта. Гражданский кодекс закрепляет, что соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, предусмотренных Уставом железнодорожного транспорта [4]. Однако статья 114 данного Устава допускает возможность подобного ограничения в том числе и иными правовыми актами Российской Федерации» [5].

«Вторая проблема состоит в том, что правовое регулирование договора перевозки грузов в настоящий момент является переурегулированным и содержит большое количество правовых актов, направленных на регулирование данных отношений. При этом, такое регулирование вовсе не является оправданным, ибо нормы, содержащиеся в различных актах, зачастую противоречат или дублируют друг друга. Так, в настоящий момент действует

более 27 нормативных правовых актов, направленных на регулирование отношений по перевозке железнодорожным транспортом» [5].

«Третья проблема заключается в том, что Устав железнодорожного транспорта содержит довольно более количество административно-правовых норм, что является проявлением его архаичности, а потому такие нормы нуждаются в пересмотре и изменении [6, с. 10]. Так, в качестве примера таких норм можно назвать часть 1 статьи 102 Устава, закрепляющую уплату грузоотправителям штрафа в размере пятикратной платы за перевозку в случае, если будет превышать грузоподъемность вагона или контейнера» [5].

«Ответ на вопрос о том, применение в нормативных правовых актах какого термина является более правильным, можно получить из разъяснений Постановления ФАС Московского округа от 03.09.2007 года № КГ-А40/8531-07 по делу № А40-74809/06-31-590. Согласно которому следует принять термин «пеня» для обозначения возмещения за просрочку в доставке груза» [7].

Важно отметить, что российское гражданское законодательство не содержит норм, регламентирующих порядок заключения и исполнения договоров между перевозчиком и грузоотправителями, грузополучателями о вывозе грузов, предусматривающих организацию перевозок на принципах «вези или плати» («take or pay», «ship-or-pay»). Кроме того, отсутствует известный зарубежным правовым порядкам механизм, устанавливающий возможность производить платежи, соответствующие стоимости перевозок грузов железнодорожным транспортом, независимо от того, были ли предъявлены такие грузы к перевозке. С учетом разработки проекта федерального закона, предусматривающего внедрение данного механизма в российскую правовую систему, актуальным является вопрос о правовой природе ответственности за неисполнение обязательств по договорам об осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом, заключенным между перевозчиком и грузоотправителями на основе принципа «вези или плати» («take-or-pay», «ship-or-pay»). В статье рассматриваются

вопросы правовой природы такой ответственности. Уплата грузоотправителем и сохранение перевозчиком платежа по принципу «вези или плати» не может быть квалифицирована как мера ответственности, поскольку перевозчик не совершал никаких противоправных действий и действовал исключительно в соответствии с условиями обязательства.

Формально-юридический подход говорит о публичности договора железнодорожной грузоперевозки. Конечно же, данный факт неоспорим, так как публичность характера говорит о достигаемости всех лиц к данному договору.

Так, железнодорожный перевозчик – есть лицо, которое занимается предпринимательской деятельностью, реализуемая в отношении каждого из потребителей. Поэтому, данный договор основывается на нормах ст. 426 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ). Публичность договора перевозки транспортом общего пользования прямо устанавливается общими и специальными правилами гражданского законодательства (п. 1 ст. 426, п. 2 ст. 789 ГК РФ).

Железнодорожный транспорт Российской Федерации квалифицируется как транспорт общего пользования (ст. 1, 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее - Закон о железнодорожном транспорте)).

Имеются и определенные исключения, которые имеют свое распространение на железнодорожные пути, которые находятся не в общем пользовании. Как правило, на таких путях производятся вспомогательные операции по перевозке грузов, на которых груз может находиться некоторое время.

Принимая во внимание все вышесказанные положения, следует вернуться к анализу ст.426 ГК РФ. Произвольный отказ от предложения заключить договор перевозки груза для железнодорожного перевозчика недопустим.

Согласно общему правилу, нельзя отдавать определенные предпочтения одним потребителям над другими.

Принцип свободы договора прямо вытекает из публичного характера данного договора, так как он зарождается от базового гражданско-правового регулирования.

Конечно же, железнодорожное законодательство не может дискутировать с нормами, указанными в ст.426 ГК РФ. Но помимо всего прочего, отраслевые нормативные документы должны указывать конкретику применяемых в железнодорожной сфере норм.

Вышеизложенные нами мысли, следовало бы анализировать в качестве основного тезиса, который позволил бы выявить основную задачу данного исследования. Очень важно воспринимать железнодорожное законодательство в том русле, при котором он соответствует ст.426 ГК РФ. Следует поднимать на обозрение вопрос надлежащего применения договорно конституции.

К сожалению, Законом о железнодорожном транспорте, даа лишь ссылка на публичность харатера данного договора перевозок. В ряде основных терминов используется ст.2 данного закона.

Дефиниция публичного договора происходит параллельно при определении железнодорожного транспорта в целом, так как нет отдельного и автономного значения.

Более логично, было бы упомянуть, в конце данной формулировки, договор перевозки, который указывал бы на беспреципность понятия публичного характера.

Ст.426 ГК РФ не конкретизируется в Законе о железнодорожном транспорте. Данный факт следует оправдывать тем, что Закон о железнодорожном транспорте фиксирует работу именно этого вида транспорта. А гражданский Кодекс Российской Федерации – имущественные отношения.

Прямых указаний публичности договора в Уставе не имеется. Все приводит к тому, что естественная применимость просто нелогична в данной

контексте, потому что публичность указывается, согласно вспомогательным отношениям договора.

Согласно ст.50 Устава, договор по использованию инфраструктуры является публичным, а заключается он исключительно в письменной форме. Согласно ст.54 того же Устава, перевозчики предусматривают путь передачи своих обязанностей.

Тем самым, публичность применима к данному виду договора, но ссылаясь на ст 426 ГК РФ она не может иметь сдержательного характера.

Так как перевозчик осуществляет свою услугу при помощи транспорта общего пользования, из этого он не может отдавать преимущественное право перевозки одному потребителю или конкретному лицу перед другими.

Исключение данного преимущество является очередность при заключении договора. И то, это нельзя назвать исключением, так как заключение договора производится в определенный промежуток времени, в порядке очередности, нельзя заключить договор две недели назад и произвести перевозку груза по тому договору, который был заключен вчера, если их сроки доставки не одинаковые.

Конечно же, никто не может отказать преференции для отдельных категорий лиц или же по отдельным направлениям.

Рассматривая вопрос оплаты, мы приходим к вопросу оценки груза и расстояния между местом отправки и местом назначения. Конечно же, стоимость перевозки груза из одного города в другой, при факте того, что они находятся в одной области, будет дешевле, нежели перевозка идентичного груза из Краснодара до Сибири.

Определенное стремление к получению выгоды, зарождает негласную систем льгот для особых категорий грузовладельцев, которые, стабильно, например, раз в месяц пользуются данной услугой.

При заключении договора перевозки грузов, все условия являются стандартными для всех клиентов. При этом грузовладелец может получить возможность в применении стандартных форм при его заключении.

Хотелось бы вернуться на шаг назад в историю, а именно в XIX век, в котором имело место быть правило об обеспечивании возможности грузовладельцев. Ссылаясь на законодательство того периода, следует рассмотреть ст.13 Устава российских железных дорог 1885 года, в котором оговорен отказ в принятии к перевозке груза. При понудительном исключении груза составлялся протокол, в котором прописывались все доказательства отказа от данного груза.

Возвращаясь в нынешнее время, мы замечаем крупнейший недостаток, установленный в Уставе, так как именно Устав жестоко игнорирует нормы ГК РФ.

Но все не так прискорбно, так как все проблемы решаемы, данный пробел следовало бы дополнить нормами, в которых применима ст.426 ГК РФ. Конечно же, здесь мнение может разделиться и обнаружиться балансирующееся мнение о фундаментальной роли Гражданского Кодекса Российской Федерации, принятого во всей системе договорного регулирования.

Данное решение следовало бы рассматривать в качестве спорного, так как имеется большое количество мнений, учитывавших самостоятельность железнодорожного транспортного законодательства.

При рассмотрении практики, следует отметить, что применимы лишь исключительные нормы Устава, которые косвенно подтверждают отсутствие отпечатка гражданского законодательства.

Рассматривая ст.3 Закона о железнодорожном транспорте, можно выявить формулу, по которой Законодательство о железнодорожном транспорте основывается на Конституции Российской Федерации и Гражданском Кодексе Российской Федерации. Она приводит к определенному выводу о декларативном характере Гражданского Кодекса Российской Федерации.



С одной стороны это имеет логическую основу, так как глава 40 посвящена перевозкам и имеет довольно отсылочный характер, но с другой стороны, следовало бы более общепризнанно подойти к данному вопросу.

Таким образом, при анализе вопроса проблем регулирования договора перевозки груза в Российском законодательстве, было выявлено несколько проблем, которые требуют особого рассмотрения.

Например, несоразмерность Уставных норм с Гражданским Кодексом Российской Федерации. При презентации данного договора, как публичного, четкой дефиниции не дается, так как, в теории, он конечно является таковым, как, собственно и на практике, но законодательно это не закреплено. Именно из-за такого не закрепления и возникают большие пробелы. Если на данном этапе развития, такие пробелы возникают лишь в отношении ст.426 ГК РФ, то с развитием данного нормативно-правового акта эти пробелы будут только расти и увеличиваться в своем количественном составе.

### **3.2 Перспективы развития правового регулирования договора перевозки груза в Российской Федерации**

В связи с рассмотренным материалом в предыдущем параграфе необходимо осуществить ряд мер по реформированию законодательства, регулирующего договор перевозки грузов:

Во-первых, необходимо разработать единые стандарты правового регулирования данного договора, которые будут включены во все правовые акты, регулирующие данный договор. Другими словами, стоит привести этот вид законодательства к общему знаменателю.

Во-вторых, для преодоления проблем чрезмерного регулирования отношений в сфере грузоперевозок необходимо закрепить действующие в этой сфере правила. Другими словами, должен быть создан единый унифицированный документ, объединяющий все необходимые правила

перевозки грузов и облегчающий их применение. Такой документ позволил бы избежать нынешней разрозненности и беспорядка в нормативных актах. Таким документом может быть технический регламент, содержащий все положения о перевозке грузов по железной дороге

«В-третьих, административно-правовые нормы, содержащиеся в Законе о железнодорожном транспорте, должны быть перестроены в соответствии с реальными потребностями общества» [8, с. 177].

«В-четвертых, необходимо устранить несоответствия в терминах, используемых в законодательстве о грузоперевозках, поскольку для одних и тех же понятий используются разные термины. Это необходимо для того, чтобы избежать подмены понятий или неясного толкования положений» [8, с. 177].

Юридическое закрепление в транспортном железнодорожном законодательстве, просто требует легального закрепления публичности договора, путем дополнения той нормативной документации, в которой более подробно описан публичный характер.

Можно отметить, что законодатель употреблял договор перевозки груза, в Уставе, без особой инициативы и желания. Чаще всего предпочтения отдавались таким понятиям, как договор или же соглашение. Все, опять-таки, вытекает из гражданского законодательства.

В некоторых нормах, все настолько перемешано, что теряется вся ее суть. Непонятно, говорить о договоре перевозки грузов или же об ином дополнительном соглашении?

Определенным барьером выступают положения, которые прямо противоречат ст.426 ГК РФ. Ст.8 Устава вызывает наибольший интерес, так как она располагает на понятное и логичное деление железнодорожных грузоперевозок на определенные группы.

Первая группа – перевозки, которые основаны на условиях железнодорожного транспорта;

Вторая – перевозки, которые согласуются между перевозчиком и грузоотправителем, когда перевозка осуществляется на определенных условиях, созданными участниками данных правоотношений.

Устав, конечно же допускает определенные отклонения, которые существенно отличимы от привыкших условий ответственности, ложившимися на плечи участников данного договора.

Но в таком случае возникает определенная угроза, которая относится к однородности условий публичного договора.

Вариация публичности договора принимается Гражданским Кодексом, но лишь в том случае, когда это не ограничивается иными законодательными рамками.

Дабы избавиться от такого пробела, следовало бы немного изменить ст.8 Устава железнодорожного транспорта, дополнив ее более точными требованиями по льготам для отдельных групп потребителей.

Ранее, часто было сказано о том, что ст.426 ГК РФ не принимается во внимание данным Указом, но при этом не рассматривался случаи затруднения такого применения, которые выражены в:

- порядке исполнения договора;
- специфичных сторон;
- и действия таких сторон, которые определены условиями транспартировки грузов.

Но для того, чтобы такая доставка груза состоялась, необходимо предоставить определенное транспортное средство, которое будет подходить по всем критериям для перевозки именно этого груза. После предоставления транспортного средства необходимо произвести погрузку груза, а также его проверку на количественный состав и целостность. А также договориться с грузополучателем о принятии груза и его разгрузке в указанном месте и в указанное время.

Ст.2 Закона о железнодорожном транспорте прямо обозначает все отличительные черты договора перевозки груза от договора поставки, основывающиеся на вспомогательных транспортных договорах, которые не могут считаться публичными.

Законодатель справедливо делит перевозки, которые производятся на условиях публичного договора и на иных условиях, которые напрямую связаны с такими перевозками.

Данный подход не стоит считать целесообразным, так как деление одного процесса нелогично, что приводит к негативным последствиям на предоставляемую услугу.

Отказ в заключении делает дальнейшую перевозку невозможной. Для более развернутого понимания, следовало бы привести определенный пример.

Например, у нас имеется груз – свежельовленная морская рыба. Для ее транспортировки следует приобрести определенный контейнер, в котором рыба, на момент перевозки, останется живой. Помимо этого ее следует упаковать по особым условиям, дабы рыба не задохнулась, не умерла с голоду и не выпала из контейнера. Грузчики, которые будут загружать данный груз на корабль не смогут утащить пять тонн рыбы, используя грубую мужскую силу, поэтому требуется определенное техническое оборудование для загрузки и выгрузки груза.

Если при таком специфичном грузе грузовладелец не в состоянии обеспечить все вышеуказанные манипуляции, то они отправляются за помощью, с которой заключают вспомогательный договор. Благодаря вспомогательному договору грузовладелец может получить специализированный контейнер для живой рыбы или специальную технику для того, чтобы загрузить эту рыбу на борт.

Если грузовладелец отказывается от заключения вспомогательного договора, то логично предположить, что иными способами, он не сможет

решить свои проблемы, а значит не сможет произвести доставку груза в определенное место и время грузополучателю.

Говоря об отказе в погрузке, следует говорить о об отказе заключения договора, так как погрузка является первостепенным этапом формирования исполнения по данному договору.

Затронув вопрос этапов заключения данного договора, следовало бы начать с предварительного этапа, перед которым встает определенный барьер по нормативному применению, связанному с публичностью договора.

Анализируя основания отказа перевозчика, следует полагать, что его основания производятся по положениям ст.426 ГК РФ. Основными моментами являются императивность и определенность.

Императивность не требует определенного обоснования, так как отказ от заключения допустим лишь при невозможности его исполнения.

Определенность же указывает на отсутствие возможности в своем общем смысле.

Все это довольно прогнозируемо и целесообразно, так как конкретизация процесса, напрямую, зависит от сферы действия такого договора.

Рассматривая следующий этап, выраженный в процедуре подачи и согласования заявочных документов, предполагает некоторое число оснований, по которым перевозка груза может и не состояться.

Уставом определен ряд оснований, которые используются для возврата перевозчиком поданной заявки без ее согласования.

Но рассматривая ряд оснований, следует отметить большое количество недостатков. Так, например, отсутствие специального оборудования не может служить основанием, так как это не является конкретной формулой возврата. Данная проблема довольно просто решается, путем дополнительных соглашений по использованию специализированного оборудования на определенное время погрузки.

Так, в специальном законодательстве должны быть указаны точные основания, так как они являются исключениями из общего правила.

Обращая свое внимание снова в историю, можно подумать, что законодатель, однажды, уже решал данную проблему, путем вынесения постановления, в котором прямо указывалось, что отказ от перевозки груза мог произойти лишь в случае непринятии такого груза на точке прибытия грузополучателем.

ИИли же, если преостановление такой перевозки возникло в следствии невозможности доставить груз из-за природных условий, банальным примером следует назвать лавину, которая обрушилась на железнодорожные пути и поезд не может проехать дальше или же оползень, который размыл дорогу и на ее восстановление требуется время. При таких условиях, конечно же имеется вариант вызова иного транспортного средства для перевозки груза, но при этом, следует разработать совершенно новый маршрут, который не будет пересекаться с предыдущим.

Тем самым, основаниями отказа может служить не только техническа неоснащенность, но и внешние обстоятельства. В современных условиях это может быть шторм, так как в шторм корабли не пойдут в плаванье, дабы избежать караблекрушение, которое потянет за собой не целесообразные жертвы и поетрю груза.

Именно поэтому, в обязанности перевозчика взодит согласование заявки с владельцем инфраструктуры, последний из которых имеет право на отклонение от поданной ему заявки. Говоря иными словами, перевозчик отказывает в доставке груза, так как он вовремя не заключил договор с владельцем инфраструктуры.

Единственным публичным транспортным договором, согласно п.2 ст.789 ГК РФ является договор перевозки. За рамками обязательных действия остается лишь оформление транспортной накладной, в которой прописаны все сведения о перевозимом грузе, сторон перевозки и т.д.

Способ доставки, маршрут, сопровождение и иные условия прописываются в договоре, заключаемым между грузовладельцем и перевозчиком.

Тем самым, публичность договора по гражданскому законодательству оспаривается в железнодорожном законодательстве, расположенного на отраслевом уровне. Перевозчик или владелец инфраструктуры имеют прямое право в отказе принятия входящей заявки, перед самым заключением такого договора.

Следовательно, стоит говорить о том, что Устав железнодорожного транспорта нуждается в определенных корректировках сразу по нескольким направлениям.

Во-первых, нормы ст.426 ГК РФ следовало бы прямо указывать в Уставе;

Во-вторых, изменение ст.8 Устава, в котором будут более подробно расписаны все наиболее конкретные льготы для некоторых категорий граждан;

В-третьих, помимо сформулированных норм из ст.426 ГК РФ, добавить условия о вспомогательных договорах;

В-четвертых, сформулировать более точные основания для отказа в принятии входящего заявления.

Данные изменения, позволят достичь определенного баланса, которого так не хватало для удовлетворения интересов социально-экономической системы.

«В настоящее время особую роль в международном торговом обороте, участником которого также является и Российская Федерация (далее по тексту – Россия, РФ) в лице своих предпринимателей, коммерческих организаций, играет морское сообщение по доставке грузов, обеспечивающее практическую реализацию внешнеторговых связей» [10].

«Договор морской перевозки грузов является универсальным средством фиксации всех немаловажных условий, связанных с погрузкой, доставкой, отгрузкой товара, к которым пришли стороны в процессе его заключения:

именно из его содержания будут исходить суды при разрешении споров, вытекающих из данных предпринимательских правоотношений» [11].

«Однако, следует отметить, что правовое регулирование рассматриваемого договора на сегодняшний день несовершенно и влечет за собой массу конфликтов и противоречий в рамках правоприменительной практики: ежегодно российскими арбитражными судами разрешается множество споров, вытекающих из договоров морской перевозки грузов. Так, согласно сводным статистическим данным, представленным на официальном сайте Судебного Департамента Верховного суда РФ, только за отчетный период 2020 года, было рассмотрено 17 436 дел, связанных с исполнением договоров перевозки, из них – 235 в рамках международного сообщения, куда включаются и договоры морской перевозки грузов» [1].

«Рассмотрим более подробно некоторые проблемы правового регулирования рассматриваемого договора:

Отсутствие точного законодательного понимания термина «иные письменные доказательства», указанного в ст. 117 КТМ РФ» [2].

Так, отечественный законодатель, отмечая в приведенной норме возможность подтверждения факта заключения рассматриваемого договора в письменной форме иными письменными доказательствами (помимо чартера, коносамента), не дал разъяснения о том, что допустимо к ним относить, что влечет за собой немало сложностей в практике разрешения споров, вытекающих из содержания договоров морской грузоперевозки».

«Чаще всего к ним относят иную товарораспорядительную документацию, погрузочные ордера, штурманские расписки о получении грузов; берс-нот (так называемую причальную запись), а также иные, что обусловлено действующими негласными морскими торговыми обычаями, и учитывает при разрешении споров данной категории, как в судебном, так и досудебном порядке» [2].



«В данном контексте особый научно-практический интерес вызывает вопрос соотношения данной нормы с положениями статьи 434 ГК РФ, согласно которой договор, заключаемый в простой письменной форме, должен быть составлен за счет одного из ниже обозначенных способов: либо посредством составления письменного документа, который обязательно должен быть подписан сторонами, либо посредством обмена письмами, телеграммами, телексами, телефаксами, электронными документами. По нашему мнению, наблюдается явное законодательное противоречие, поскольку подобное не указано в формулировке ст. 117 КТМ РФ, что требует своего разрешения с целью формирования единообразной правоприменительной практики» [3].

«Полагаем, что целесообразно в данной норме прописать все известные правоприменительной практике на сегодняшний день виды письменных доказательств, подтверждающих факт заключения договора морской перевозки грузов между сторонами, а также перенести формулировку ч. 2 ст. 434 ГК РФ» [3].

«Однако, здесь следом возникает существенная проблема в правоприменительной практике, связанная с невозможностью точной идентификации отправителя данных документов, частичное разрешение которой видится нам в следующем: необходимо при государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя обязать их также указывать адреса электронной почты, входящей почтовой корреспонденции, контактные телефоны (факс), которые будут ими использоваться в обязательном порядке при участии в гражданских правоотношениях, что будет отражаться в едином государственном реестре юридических лиц, индивидуальных предпринимателей в свободном доступе, с целью того, чтобы их контрагенты могли с ними ознакомиться, и ссылаться на данную информацию в судебном споре, вытекающим из содержания договора морской перевозки грузов, с целью идентификации отправителя той или иной документации» [3].

Неточная и абстрактная законодательная формулировка «срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом», содержащаяся в ст. 152 КТМ РФ [2].

«Так, отечественный законодатель не отнес условие о сроках перевозки грузов к тем, что подлежат обязательному согласованию сторонами рассматриваемого договора: он указал, что в случае отсутствия условия о сроке доставки в содержании договора, груз должен быть доставлен «в разумный срок», при этом понимания на законодательном уровне данного термина не дано, что порождает за собой определенные трудности в рамках правоприменительной практики» [4].

«Отметим, что частично этот вопрос разрешается за счет применения положений Приказа Минморфлота СССР от 01 марта 1988 года № 24 «РД 31.10.31-88 Правила исчисления сроков доставки грузов в каботаже», согласно которому определены разумные сроки доставки грузов морским транспортом в Дальневосточном, Северном, Каспийском бассейнах. Между тем, сроки доставки грузов морским транспортом в иных российских морских бассейнах не определены в указанном приказе, который, впрочем, носит настолько устаревший характер, что, совершенно, не может объективно оценивать реальную обстановку, существующую в морских бассейнах на сегодняшний день» [4].

«При заграничном морском сообщении сроки доставки, как правило, не устанавливаются в рамках рассматриваемого договора: указывается подобного рода формулировка «морское судно будет следовать со всей возможной скоростью (либо с обычной скоростью)». Формулировка «с максимальной скоростью» не употребляется сторонами в силу того, что капитан морского судна должен учитывать его технические возможности, использовать экономичный режим расходования топлива, принимать к сведению изменчивые погодные условия в морских водах, а также все иные, которые могут сделать

перевозку грузов затруднительной, и, как следствие, более длительной по срокам» [11].

«Аналогичным образом обстоит ситуация и с отсутствием законодательной конкретизации термина «обычным маршрутом»: так, как правило, данное условие не устанавливается сторонами рассматриваемого договора в его содержании, что влечет за собой определение маршрута по усмотрению перевозчика (при этом, он необязательно должен быть прямым, может предусматривать заходы в различные порты, стоянку, замедление скорости, если это обусловлено объективными нуждами экипажа. При этом, указанное может повлечь за собой злоупотребления со стороны перевозчика, выраженные в намеренном выборе более длительного маршрута, с целью затягивания сроков доставки грузов» [8].

«Полагаем, что целесообразно либо сделать условие о сроках доставке грузов и маршруте морского следования судна существенным (то есть подлежащим обязательному согласованию сторонами и включению в содержание рассматриваемого договора), либо принять новый нормативный правовой акт, регламентирующий приблизительные обычные сроки доставки грузов, маршруты следования при осуществлении морской грузоперевозки, исходя из сформированной правоприменительной практики. Указанное позволит устранить существующие противоречия, и сделать разрешение споров, вытекающих из содержания договора морской грузоперевозки, более упрощенным» [2].

Неточная и абстрактная законодательная формулировка «по мнению капитана судна, представляется более выгодным для отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица», содержащаяся в ст. 153 КТМ РФ [2].

«Приведенная норма закрепляет положение о том, что если в указанные сроки доставка груза невозможна, в силу наличия препятствий на заходе в обозначенное место отгрузки, то перевозчик в обязательном порядке должен

уведомить об этом отправителя или фрахтователя груза, и в случае непоступления от него информации о том, что надлежит сделать с вверенным ему грузом, он вправе, либо возратить груз в место погрузки, или выгрузить в ближайшем порту, в зависимости от того, что будет наиболее выгодно отправителю (фрахтователю) по мнению капитана судна (при этом за перевозчиком сохраняется право на возмещение расходов, связанных с ожиданием ответа от отправителя или фрахтователя, а также на фрахт, в размере пропорциональном фактически пройденному расстоянию)» [17, с. 57].

«Однако, при этом нет на законодательном уровне установленного понимания, чем следует руководствоваться капитану судна, принимая данное решение (иными словами, что и по какому принципу считать более выгодным для фрахтователя (отправителя)). Исходя из правоприменительной практики считается наиболее выгодным то решение, что принесет фрахтователю (отправителю) меньше финансовых затрат, однако, фактически капитаны судна принимают то решение, представляющее наибольшую выгоду для них (например, выбирают ближайший порт, чтобы затратить потратить меньшее количество времени)» [18, с. 27].

«В этом контексте мы считаем целесообразным закрепить на законодательном уровне обязанность капитана перед принятием решения провести экономическую оценку финансовых потерь, понесенных фрахтователем или грузоотправителем, при необходимости с привлечением экспертов в соответствующей области)» [12, с. 7]. В противном случае, по нашему мнению, грузоотправитель должен лишиться своего требования о возмещении фрахта и других расходов, если фрахтователь или грузоотправитель докажет, что необоснованное решение капитана нанесло гораздо больший ущерб, за который грузоотправитель должен заплатить.

4. Отсутствие ответственности получателя груза за отказ исполнения обязанности по его получению, если это прямо не предусмотрено коносаментом.

«Установленная российским законодателем конструкция, согласно которой получатель выступает не в качестве стороны договора, а в качестве третьего заинтересованного лица весьма «шаткая». Автор связывает это, с фактическим наличием у данного субъекта, помимо предоставленного ему права принять доставленный груз, также и аналогичной корреспондирующей обязанности по своевременному принятию исполнения со стороны перевозчика» [5, с. 75].

Законодатель не предусмотрел никакой ответственности получателя груза (фрагтователя, если он совпадает с грузоотправителем) за отказ от приема (неисполнение приема) в порту отгрузки, за одним исключением: получатель соответствующего груза несет ответственность за уплату неустойки в месте отгрузки, если это предусмотрено в коносаменте. Поэтому, если такая ситуация не предусмотрена положениями коносамента, вся ответственность за нарушение прав перевозчика перекладывается на грузоотправителя (фрагтователя), оставляя его в зависимости от грузополучателя, который не является стороной данного договора.

В связи с этим считаем необходимым изменить структуру договора на правовом уровне путем включения грузополучателя в состав предмета договора, с одновременным правовым регулированием его прав, обязанностей и ответственности в связи с получением вверенного перевозчику груза, что позволит защитить нарушенные права перевозчика, грузоотправителя и фрагтователя.

Стремительное развитие современной медицины и биотехнологий обусловило активное использование биоматериалов во многих сферах общественной жизни и как следствие повлекло необходимость разработки соответствующего правового сопровождения. Получение, использование, транспортировка, хранение, передача третьим лицам, уничтожение и прочие процессы, осуществляемые в отношении биологических материалов в силу их специфичности, требуют специальной и детальной регламентации. В настоящее

время на этапе формирования правовой базы в обозначенной сфере соответствующие манипуляции пока остаются без должного внимания законодателя, порядок их совершения лишь фрагментарно отражен в разрозненных и различных по своей отраслевой принадлежности нормативных актах, зачастую не согласованных между собой, прежде всего, в части используемого понятийного аппарата.

Биологический материал представляет собой биологические жидкости, ткани, клетки, секреты и продукты жизнедеятельности человека, физиологические и патологические выделения, мазки, соскобы, смывы, биопсийный материал (ст. 2 ФЗ от 23.06.2016 № 180-ФЗ «О биомедицинских клеточных продуктах»). Выступая объектом гражданского оборота, биоматериалы определяют особенности заключаемых в отношении них договоров, принимая во внимание, в том числе, наличие полученной на их основе информации.

Транспортировка биологических материалов – достаточно сложный и значимый сегмент их оборота. Предъявляемые к данному процессу требования можно условно разделить на две группы: технологические (обеспечивающие сохранность и надлежащее состояние образцов) и формально-юридические (гарантирующие соблюдение прав их обладателей и пользователей).

И если первые нашли надлежащее закрепление, то относительно вторых возникает большое количество вопросов, не нашедших отражения ни в гражданском законодательстве, ни в нормативных актах в сфере здравоохранения. Чаще всего правила транспортировки выступают составным элементом правового режима таких объектов и лишь в недостающей части или при привлечении к процессу третьих лиц на договорной основе возникает необходимость в применении норм гражданского законодательства о договоре перевозки и в зависимости от вида транспорта – соответствующих уставов и кодексов.

В основном в рамках нормирования речь идет о «транспортировке» биологических материалов с учетом многообразных по характеру действий, связанных с их перемещением (для этих целей не всегда задействованы транспортные средства). В свете сказанного важность приобретает соотнесение понятий «транспортировка» и «перевозка». На этот счет в науке сформировалось два подхода: одни авторы разграничивают указанные дефиниции, считая их различными формами перемещения, другие – рассматривают данные термины в качестве синонимов.

Не вызывает сомнения, что проблема разночтения обозначенных понятий должна быть решена и применительно к обороту биологических материалов. Полагаем, «транспортировка» – более широкое понятие, включающее в себя как процессы перемещения биологических объектов самими их обладателями (с использованием и без использования транспортного средства), так и на договорной основе (перевозка). Вместе с тем считаем, что необходимо легально разграничить собственно транспортировку как деятельность самого обладателя биоматериалов по их перемещению и перевозку как оказание услуги сторонней организации и решить вопрос о возможности применения правил транспортировки к договору перевозки и наоборот. Требуется также определить соотношение общих правил о договоре перевозки грузов и специальных правил о перевозке биоматериалов, поскольку применение здесь гражданско-правовых конструкций вызывает определенные сложности.

Специфика перевозки биологических материалов может проявляться как относительно всех, так и отдельных элементов данного договора: субъектный состав, содержание, перечень прав и обязанностей сторон, ответственность и др. В большинстве случаев наряду с прочим она детерминирована внутренним видовым многообразием самих биологических объектов (половые клетки, эмбрионы, клеточные линии, биомедицинские клеточные продукты и др.), в части исполнителей услуги, тары, маркировки, сроков транспортабельности, условий перевозки, наличия дополнительного специального оборудования или

оснащенности транспортных средств и пр. Например, в ряде нормативных актов в сфере здравоохранения обозначены ограничения субъектного состава такого рода деятельности. В частности, транспортировку половых клеток и (или) эмбрионов, тканей репродуктивных органов может осуществлять только организация, имеющая лицензию на осуществление медицинской деятельности, предусматривающую такую услугу (приказ Минздрава России от 31.07.2020 № 803н «О порядке использования вспомогательных репродуктивных технологий, противопоказаниях и ограничениях к их применению»). Однако при расширении спектра отраслей, активно использующих биоматериалы, в круг обозначенных отношений вовлекаются в настоящее время не только медицинские организации, а это значит, что зафиксированные условия могут осложнить оборот названных объектов. Помимо этого, не стоит забывать, что генетические исследования проводят узкоспециализированные организации, строго соблюдающие правовой режим используемых образцов и полученных на их основе данных (согласие обладателя биоматериала и пр.). В этой связи как в роли грузоотправителя, так и грузополучателя не всегда может фигурировать любой субъект складывающихся отношений.

Перечень основных прав и обязанностей сторон договора перевозки, как правило, дополняется за счет требований, закрепленных в отдельных актах в сфере клеточных технологий, содержащих как базовые положения, например о соблюдении при транспортировке требований законодательства о санитарно-эпидемиологическом благополучии населения, так и достаточно подробные нормы касаются тары, упаковки, маркировки, сопроводительной документации.

Однако такие правила не всегда совместимы с положениями транспортного законодательства в части досмотра, размеров ручной клади и багажа, возможности контроля температурного режима и т.д.

Не стоит забывать также и о том факте, что обеспечение транспортировки и иные основные контрольные функции ее осуществления возложены на производителя (разработчика) биоматериалов.



Однако при заключении договора перевозки надлежащее выполнение указанных обязанностей в силу существующего правового регулирования не всегда возможно.

Анализ норм Гражданского кодекса РФ об ответственности перевозчика позволяет констатировать, что нормы относительно установления ее объема с трудом применимы к перевозке биоматериалов, учитывая сложности определения их ценности и выявления всех возможных негативных последствий утраты и повреждения. Считаем необходимым выработать специальный механизм расчетов применительно к такого рода грузу. Использование конструкции обязательного страхования, вероятно, смогло бы снизить выявленные риски, но несет в себе опасность несанкционированного доступа третьих лиц к таким объектам и сведениям о них.

Применительно к отдельным видам грузов, например скоропортящимся продуктам, специфика перевозки которых проявляется на всех видах транспорта, в науке уже высказывались предложения по упорядочению соответствующей терминологии и унификации ряда правил в том объеме, в каком это возможно. Такой прием, на наш взгляд, вполне допустим и для биогрузов.

Сказанное свидетельствует о необходимости выработки универсального понятийного аппарата и выделения ряда специальных норм относительно перемещения биологических материалов в целом, а также в рамках транспортного законодательства, что обеспечит возможность полноценного включения договорных конструкций в сферу обращения таких объектов.

В заключение хотелось бы отметить, что решение указанных проблем должно стать одной из приоритетных задач национального законодателя в развитии института перевозки различных грузов.

## Заключение

Договор перевозки грузов – это юридический документ, заключенный между перевозчиком и отправителем (или грузоотправителем), в котором перевозчик обязуется переместить груз в обмен на оплату другому лицу, обычно получателю (или грузополучателю).

Данный договор хоть и подтверждается транспортной накладной, но его заключение обязательно для того, чтобы избежать в будущем возможности признания договора перевозки груза недействительным или незаключенным.

Основные виды договора перевозки грузов: коносамент; чартер.

Относительная самостоятельность железнодорожного законодательства в определенной степени препятствует применимости начал гражданского права к перевозке груза. Это угрожает единству правового регулирования имущественных отношений. Одним из принципиальных положений, ограничивающих свободу договора в интересах экономической системы в целом, является признание публичного характера предпринимательских договоров. Публичный характер договора перевозки должен препятствовать произвольности действий перевозчика и обеспечивать справедливость в предоставлении транспортных услуг.

Основная задача заключается в оценке степени соответствия положений железнодорожного транспортного законодательства правилам о публичном договоре. Частными задачами являются: установление формального несоответствия отраслевых норм о перевозке груза гражданскому законодательству; выявление противоречий порядка заключения и условий договора железнодорожной грузоперевозки идее публичного договора; доказательство необходимости изменений конструкции вспомогательных транспортных договоров с позиции публичности договора перевозки.

Следует констатировать, что реализация правил о публичном договоре требует прямого указания в железнодорожном транспортном законодательстве. Согласование условий и порядок заключения договора грузовой перевозки,

особенно порядок принятия заявки на перевозку, не учитывает, а в ряде случаев прямо противоречит началам гражданского законодательства. Система вспомогательных транспортных договоров создает условия для существенного ограничения прав и интересов грузовладельцев.

Перспективы развития правового регулирования договора перевозки груза в Российской Федерации:

- создание единого унифицированного документа, объединяющего все необходимые правила перевозки грузов и облегчающий их применение. Такой документ позволил бы избежать нынешней разрозненности и беспорядка в нормативных актах;
- корректировка положений Устава железнодорожного транспорта должна быть проведена по четырем основным направлениям;
- обеспечение применимости правил ст. 426 ГК РФ к договору железнодорожной грузоперевозки посредством прямого указания в Уставе;
- изменение редакции ст. 8 Устава указанием точных оснований предоставления льгот отдельным категориям потребителей услуг железнодорожного транспорта при осуществлении перевозок грузов;
- введение положений, сформулированных в ст. 426 ГК РФ, в конструкцию вспомогательных договоров, обеспечивающих транспортировку грузов;
- конкретизация оснований отказа в принятии заявки на перевозку груза железнодорожным транспортом с позиции здравого смысла и существующей практики;
- изменение структуры договора на правовом уровне путем включения грузополучателя в состав предмета договора, с одновременным правовым регулированием его прав, обязанностей и ответственности в связи с получением вверенного перевозчику груза, что позволит

защитить нарушенные права перевозчика, грузоотправителя и фрахтователя;

- выработка универсального понятийного аппарата и выделения ряда специальных норм относительно перемещения биологических материалов в целом, а также в рамках транспортного законодательства, что обеспечит возможность полноценного включения договорных конструкций в сферу обращения таких объектов.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 03.08.2018) // Собрание законодательства РФ. - 29.07.2002. - № 30. - Ст. 3012.
2. Баданина Д.В., Манджиева А.А., Фаст О.Ф. Содержание договора перевозки груза, и его влияние на обеспечение нормальной среды обитания // В сборнике: Трансформация правовых институтов и методов обеспечения экологической и продовольственной безопасности в России, странах СНГ и Европейского союза в условиях внедрения генно-инженерных технологий. Материалы VII Международной научно-практической конференции преподавателей, практических сотрудников, студентов, магистрантов, аспирантов: Сборник научных статей. Под редакцией Н.Т. Разгельдеева [и др.]. Саратов, 2021. С. 8-11.
3. Вечкунина Н.В. Некоторые вопросы досудебного порядка урегулирования споров // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. - 2016. - № 16-3. - С. 166-168.
4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) // Собрание законодательства РФ. - 24.03.1997. - № 12. - Ст. 1383.
5. Войтюль А.В. Об ответственности за просрочку исполнения обязательств по автомобильной перевозке груза // Вестник Московского университета МВД России. - 2015. - № 2. - С. 71-74.
6. Выгодянский А.В. Понятие и виды договора воздушной перевозки пассажиров и грузов // Транспортное право. - 2017. - № 3. - С. 7-10.
7. Выгодянский А.В. Проблемы правового статуса грузополучателя по договору воздушной перевозки груза // Юрист. - 2018. - № 3. - С. 24-29.
8. Гвон К.Е. Исполнение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом // Право и правопорядок: приоритетные направления развития. Сборник научных трудов. - Хабаровск:

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, 2019. - С. 60-65.

9. Гнатко С.Б., Левкин Г.Г. Интермодальные, мультимодальные и комбинированные перевозки грузов: проблемы терминологии // Логистические системы в глобальной экономике. - 2015. - № 5. - С. 490-493.

10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.07.2018) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

11. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 03.08.2018) // Собрание законодательства РФ. - 05.12.1994. - № 32. - Ст. 3301.

12. Гражданское право: в 3 т. / Отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. - М.: Проспект, 2005. - Т. 2. - 848 с.

13. Гудовских Т.С. Система рамочных договоров в сфере перевозок // Транспортное право. - 2018. - № 3. - С. 21-23.

14. Дудченко А.В. Особенности гражданско-правовой ответственности по договору перевозки грузов и пассажиров // Общество и право. - 2015. - № 3. - С. 335-337.

15. Егiazаров В.А. Транспортное право. - М.: Юстицинформ, 2018. - 608 с.

16. Емелькина И.А. Юридические лица как субъекты права собственности и ограниченных вещных прав // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2017. - № 2. - С. 3-9.

17. Зарапина Л.В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки грузов // Вестник Московского финансово-юридического университета. - 2016. - № 4. - С. 185-190.

18. Згонников П.П. Договор перевозки грузов морским транспортом / П. П. Згонников // Общество, право, правосудие. 2013. № 10 С. 35-43.

19. Иванова Т.Н. Правовое регулирование отношений по морской перевозке грузов в линейном сообщении в Российской Федерации. - М.: Юстицинформ, 2015. - 160 с.
20. Иващенко И.А. Понятие и виды договора перевозки груза // Инновационная наука. - 2016. - № 1. - С. 140-144.
21. Камышанский В.П., Дудченко А.В. Меры гражданско-правовой ответственности по договору перевозки грузов и пассажиров // Закон и право. - 2015. - № 11. - С. 80-82.
22. Камышанский В.П., Федорова В.Г., Карнушин В.Е. Сущность обязанностей грузополучателя по договору перевозки груза // Гуманитарные исследования. - 2015. - № 4. - С. 259-264.
23. Карнушин В.Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества // Транспортное право. - 2016. - № 1. - С. 10-12.
24. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ. - 12.03.2001. - № 11. - Ст. 1001.
25. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ. - 03.05.1999. - № 18. - Ст. 2207.
26. Козорезова О.Н. Особенности правового регулирования договора железнодорожной перевозки грузов // В сборнике: Наука. Исследования. Практика. сборник избранных статей по материалам Международной научной конференции. Санкт-Петербург, 2021. С. 122-124.
27. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. - 04.08.2014. - № 31. - Ст. 4398.

28. Ланина И. Трехсторонний договор. Учет по договору лизинга у продавца // Лизинг. - 2017. - № 2. - С. 20-26.

29. Лебедева М.Ю., Жабин И.Ю. К вопросу о месте транспортных договоров в системе гражданско-правовых обязательств // Инновации в гражданской авиации. - 2018. - Т. 3. - № 2. - С. 5-12.

30. Макеенков И.А. Перспективы развития института договора присоединения как способа заключения договоров // Современные тенденции развития гражданского и гражданского процессуального законодательства и практики его применения. - 2017. - Т. 4. - С. 145-148.

31. Малеина М.Н. Переговоры о заключении договора (понятие, правовое регулирование, правила) // Журнал российского права. - 2016. - № 10. - С. 36-46.

32. Мальцев В.А., Гриднева О.В. Проблемы заключения и исполнения договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Транспортное право и безопасность. - 2016. - № 12. - С. 27-39.

33. Модельный законодательный акт «Устав железных дорог» (Принят в г. Санкт-Петербурге 03.04.1999 Постановлением 13-5 на 13-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ) // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. 1999. № 21.

34. Нестерова К.А. Ответственность перевозчика при морской перевозке груза // В сборнике: Современные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации. сборник статей XIX Международной научно-практической конференции в 3 частях. Пенза, 2021. С. 183-185.

35. Овчинникова Т.А. Сущность и правовая основа осуществления международных железнодорожных перевозок // Тенденции развития законодательства Российской Федерации: Материалы I Всероссийской научно-практической конференции. Министерство науки и высшего образования



Российской Федерации, Тихоокеанский государственный университет. - Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет 2020. - С. 125-133.

36. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 12.02.2019 № Ф02-6785/2018 по делу № А10-1510/2017 // СПС «КонсультантПлюс».

37. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 02.07.2020 № Ф07- 7249/2020 по делу № А56-106968/2019 // СПС «КонсультантПлюс».

38. Савичев Г.П. Правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках. М., 1989.

39. Садилов О.Н. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. /О.Н. Садилов // М. 2014. 334 с.

40. Скворцова Т.А., Боловинова А.С., Самокиш М.С., Фарион К.Ю. Государственное регулирование предпринимательской деятельности в сфере оказания транспортных услуг // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2016. № 4 (56). - С. 180-186.

41. Скворцова Т.А., Рябых Е.И. К вопросу о субъектном составе договора железнодорожной перевозки грузов // Высокие технологии и инновации в науке. сборник избранных статей Международной научной конференции. Санкт-Петербург, 2020. - СПб.: ГНИИ «Нацразвитие», 2020. - С. 473-476.

42. Устав автомобильного транспорта РСФСР (утв. Постановлением Совмина РСФСР от 08.01.1969 № 12) (ред. от 18.02.1991, с изм. от 28.04.1995) // Собрание постановлений Правительства РСФСР. - 1969. - № 2-3. - Ст. 8.

43. Устав железных дорог Союза ССР (утв. Постановлением Совмина СССР от 06.04.1964 N 270) (ред. от 28.04.1995) (в настоящее время утратил силу) // Собрание Постановлений СССР. - 1964. - № 5. - Ст.36.

44. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. - 12.11.2007. - № 46. - Ст. 5555.
45. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. - 13.01.2003. - № 2. - Ст. 169.
46. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. - 13.01.2003. - № 2. - Ст. 170.
47. Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О естественных монополиях» // Собрание законодательства РФ. - 21.08.1995. - № 34. - Ст. 3426.
48. Chen X., Pei T., Song C., Shu H., Guo S., Wang X., Liu Y., Chen J., Zhou C. Accessing public transportation service coverage by walking accessibility to public transportation under flow buffering // *Cities*. 2022. T. 125. C. 103646.
49. Fetisov V., Tsvetkov P., Müller J. Tariff approach to regulation of the european gas transportation system: case of nord stream // *Energy Reports*. 2021. T. 7. № Suppl. 6. C. 413-425.
50. Lv D. Construction of transportation service trade system based on transportation big data // *Lecture Notes in Electrical Engineering*. 2022. T. 791. C. 949-956.
51. Merzlikin I., Zueva A., Kievskaya S., Shkoropat E., Popov K. The market of air transportation and cargo transportation in the investment strategy of transport enterprises // *Transportation Research Procedia*. X International Scientific Siberian Transport Forum — TransSiberia 2022. 2022. C. 1420-1430.
52. Niu Y., Korneev A. Analysis of the way of pretreatment before transportation of palm biomass fuel // *Sustainable Engineering and Innovation*. 2022. T. 4. № 2. C. 104-111.