

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»
Институт права
(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»
(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направлению подготовки)

Правовое обеспечение предпринимательской деятельности
(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Правовое регулирование оказания услуг в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом»

Обучающийся

А.А. Чернов

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

канд. пед. наук, доцент, О.А. Воробьева

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2024

Оглавление

Введение	3
Глава 1 Правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом: источники, тенденции развития на современном этапе	7
1.1 Правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации	7
1.2 Международное законодательство в сфере регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом	15
Глава 2 Договор на перевозку груза автомобильным транспортом: основные условия, права и обязанности, изменение и расторжение договора	30
2.1 Основные условия договора, права и обязанности сторон, изменение и расторжение договора	30
2.2 Ответственность сторон по договору на перевозку грузов	38
Глава 3 Особенности досудебного и судебного урегулирования споров.	49
3.1 Особенности досудебного урегулирования споров	49
3.2 Особенности судебного урегулирования споров	55
Заключение	71
Список используемой литературы и используемых источников	74

Введение

Тенденция к изменению неуклонно и стремительно охватывает транспортные отношения, что приводит и к изменениям в договорной отрасли, что определяет новизну и подчеркивает актуальность данного исследования. Каждый договор подвергается изменениям и внесениям корректировок, исходя из особенностей каждой компании и каждого предпринимателя. Условия договора подвергаются изменениям из-за особенностей взаимоотношений сторон. Особенно взаимоотношения усложняются с иностранным элементом в виде участника или даже охватывая территория зарубежного государства, в случаях, когда грузополучатель или грузоотправитель находится в другом государстве, а по пути следования предстоит пересекать границы других государств. В результате подобного маршрутного пути могут встречаться разные законы, а те или иные грузы досматриваются по-своему, требования к перевозке на границах и таможнях могут быть где-то строже или наоборот более смягченными и задача сторон предусмотреть все возможные условия ответственности, которые преимущественно возлагаются на перевозчика.

Актуальность грузоперевозок автомобильным транспортом сложно переоценить, т.к. по всем дорогам нашей огромной страны перемещаются бесчисленное множество, как Российского, так и зарубежного транспорта, ровно, как и в мировых просторах перемещаются российские грузовые автомобили, что неизменно отражается на экономической составляющей и перекладывается на договорные отношения сторон, как и в целом на всю правовую составляющую контрагентов. Перевозимый груз многогранен и включает в себя множество различных сфер, включающих в себя, как твердые грузы, так и жидкие, сыпучие или единокорпусные. К более уточняющим категориям можно отнести: продовольствие, удобрения, строительные материалы, металлы, включая драгоценные, медикаментозную продукцию. Все категории перевозимых грузов требуют особые условия по перевозке,

начиная с укладки и размещения, заканчивая температурными режимами и санитарными нормами. Все данные условия находят свое отражение в договорах, а также в уточняющих приложениях к договорам, в товаросопроводительных документах, следовательно согласование условий по конкретной перевозке производится еще до заключения соответствующего договора или иных приложений к основному договору. При этом стороны, как и в любой другой сфере, за основу берут действия соответствующего закона и нормы той территории, на которой планируется передвижение или куда предстоит совершать доставку.

Автомобильные перевозки грузов являются самым популярным видом транспорта во всем мире и условия взаимоотношения между сторонами, независимо от их правового статуса, склонны к постоянным изменениям в документальном оформлении своих отношений. Все процессы сотрудничества требуют бдительности и внимательности к оформлению всех документов и обсуждению условий, т.к. лица, оказывающие такие услуги, не всегда являются крупными компаниями, юридическими лицами с большим количеством работников и штатными юристами, но также нередки физические лица, индивидуальные предприниматели, самозанятые граждане. Каждый субъект в этой сфере затрагивает различные сферы правового поля при оказании услуг, начиная со сделок купли-продажи, аренды транспорта и непосредственно при заключении договор с клиентами сталкиваются с особенностями правоприменительной практики.

Методами исследования, применяемыми в рамках настоящего исследования, признаются совокупность методов научного познания, направленных на достижение поставленных целей, включающих в себя также правовое моделирование, сравнительный анализ.

Предметом исследования выступит российское и международное законодательство и нормативно правовые акты в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом. Следовательно, объектом исследования будут

признаваться гражданские правоотношения, возникающие в сфере оказания услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом.

Целью настоящего исследования выступает детальное и доскональное изучение основ правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом, специфики правоприменительной практики, тенденций к будущим изменениям, с выявлением возможных проблем и пробелов при законодательном регулировании взаимоотношений сторон.

Гипотезой следует считать, что интегрирование электронных способов взаимодействия при перевозке грузов автомобильным транспортом могут благоприятно сказаться на развитии законодательства, что поспособствует развитию не только перевозкам грузов автомобильным транспортом, но в целом всему законодательству, регулирующему гражданские взаимоотношения, а также откроет новые возможности для всех участников рынка в данной сфере.

Для достижения вышеуказанной цели, поставлены следующие задачи:

- определение видов договоров и соглашений, опосредующих осуществление перевозок грузов автомобильным транспортом;
- изучение применяемого к таким договорам право;
- проведение анализа международного и российского законодательства;
- проведение анализа судебной практики в перевозке грузов автомобильным транспортом;
- выявление пробелов в законодательстве в рассматриваемой сфере.

Результат исследования выражается в теоретическом исследовании по выявлению пробелов в законодательном регулировании перевозки грузов автомобильным транспортом, исходя из анализа правоприменительной и судебной практики, с учетом внешнеполитических и экономических обстоятельств, включая тенденции цифровизации документооборота и взаимодействия между сторонами.

На защиту выносятся положения, доказывающие несовершенство Гражданского законодательства в сфере грузоперевозок, требующего

детальной проработанности и актуализации в соответствии с действующими правоприменительными особенностями и особенностями делового оборота. В частности, настоящее исследование раскрывает необходимость в конкретизации сферы налогового и страхового регулирования, распространяющихся на субъектов экспедиторской деятельности, а также нормы разграничения оптимизации налогообложения от искусственного дробления бизнеса. Настоящее исследование направлено на выяснение, уточнение и конкретизацию правовых аспектов, неурегулированных современным российским, гражданским законодательством с определением важности по правовому регламентированию определенных правовых положений в деятельности автомобильных грузоперевозок.

Структура магистерской диссертации представлена введением, тремя главами, шестью подпунктами, заключением, списком использованной литературы и использованных источников.

Глава 1 Правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом: источники, тенденции развития на современном этапе

1.1 Правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации

На современном этапе развития законодательного регулирования транспортной индустрии уделяется приоритетное значение ее нормативно-правовой составляющей. Обусловлен данный тезис занимаемой автомобильным транспортом нишей в экономической составляющей любого государства, приносящего существенный вклад в инфраструктуру и повышение урбанизации конкретно взятого государства.

Нормативное регулирование правовой сферы взаимоотношения сторон обусловлено занимаемой ролью изучаемой сферы в становлении устойчивой экономики нашего государства и имеет неопределимое значение [46]. Детальное регулирование взаимоотношений между субъектами в транспортной отрасли вызывает множество вопросов, целями которых является систематизация и единый нормативный подход к решению возникающих спорных ситуаций, а также совершенствование всей транспортной отрасли на всех ее уровнях.

Автомобильная перевозка грузов выполняется такими видами транспорта как: железнодорожный, воздушный, морской (речной) и автомобильный [7]. Наиболее популярный, востребованный на рынке способ транспортировки, перевозки грузов по праву считается автомобильный, грузовой вид транспорта. Приоритетным и определяющим значением и фактором, почему выбор склоняется на автомобильный вид транспорта является доступность для малого бизнеса и предпринимателей, универсальность в оказывании услуг и вариативности в перевозимом грузе, ценообразование услуг, удобство в контроле и взаимодействии сторон.

Нормативная составляющая, на чем основываются перевозки грузов, нельзя сказать, что является широкообразной [13]. Основным НПА является Гражданский кодекс Российской Федерации и Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», а также Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» [49]. От них уже заполняются пробелы Постановлениями правительства, вносящие изменения и корректировки в отдельные пункты. Документооборот, в частности регулируется вышеперечисленными нормативными актами, но перечень не исчерпывающий и регулируется, например Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов».

Глава 40 ГК РФ регламентирует положения о перевозке грузов, а также об общих положениях договоров. Однако конкретизирующими и уточняющими НПА, к которым обращаются перевозчики является непосредственно транспортные ФЗ, Устав, кодексы и другие законодательные акты, предоставляющие правила оказания услуг по перевозке. Выделяя основной НПА в транспортном законодательстве, выбор по праву остановится на Федеральном законе «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 08.11.2007 № 259-ФЗ (в ред. от 02.07.2021)» [49].

Договор, заключенный в простой форме, т.е. письменной, является основополагающим документом, с которого начинаются любые взаимоотношения между юридическими лицами [9]. Фундаментальные положения во взаимоотношениях сторон при осуществлении конкретных услуг определяются в договорах, а в исследуемой нами теме в договоре на перевозку грузов. Положения, определяемые сторонами, зачастую носят целостную и общепринятую структуру в транспортной сфере. Основные характеристики, применяемые к договору, зачастую соблюдаются сторонами, например, требование к форме сделке «совершение ее на бланке

соответствующей (определенной) формы, включающей в себя отдельные нормы, регламентирующие перевозку». К заключенному договору нередко подписывают еще и Договор-заявку, в которую включают уточняющие особенности по конкретной перевозке, а именно: Маршрутные данные, требуемые характеристики для подвижного состава, данные о грузе, а также особые условия перевозки, способ разгрузки, температурные режимы, виды упаковки, количество мест и т.п. Отдельно указываются время погрузки/выгрузки, а также адреса, ставку за перевозку, способы оплаты, валюту, форму оплаты и условия. Отдельным блоком прописываются условия ответственности, зачастую отличающиеся от условий заключенного договора и от законодательных норм. В заключение в Договоре-заявке указываются данные об автомобиле, водителе и реквизиты сторон. Заявка, как и договор, должны быть заключены в простой письменной форме и завизированы подписью и печатью уполномоченного лица.

Договорные отношения сторон изначально базируются на взаимоотношениях между грузоотправителем и фактическим перевозчиком, либо Экспедитором [40]. Между сторонами заключается ранее описанный договор на перевозку грузов, либо относительно новый вид для рассматриваемой сферы: «на транспортно-экспедиционное обслуживание», в соответствии с которым грузоотправитель должен предоставить груз в определенном месте погрузки, а перевозчик обязуется его принять, провести все контрольные и проверяющие мероприятия, возлагающиеся на него в качестве обязанностей и провести надлежащим образом доставку груза, при этом, в последнем приведенном примере договора, все эти действия происходят под строжайшим контролем экспедитора.

Отношения между Заказчиком и исполнителем не ограничиваются наличием только двустороннего взаимодействия. После заключения договора, оформления всех товаросопроводительных документов и получении груза к перевозке, на этом этапе, между заказчиком и грузополучателем, если таковой является сторонней компанией, уже оформлены транспортные документы, в

которых и указан адрес получателя, т.е. третьей стороны в перевозке. К товаросопроводительным и транспортным документам относятся транспортная накладная, товарная накладная. Данные документы предоставляются грузоотправителем перевозчику и служат сопровождающими документами при перевозке, определяющими собственника груза [41]. Важной особенностью является обстоятельство, при котором товарные накладные оформляются между грузоотправителем и грузополучателем, находясь в рамках собственных взаимоотношений по сделке купля-продажи или поставки, как продавец и покупатель. После оформления товарных документов, если требуется доставка (трансфер) груза, стороны приступают к оформлению транспортных накладных, при которых у грузополучателя появляются права и обязанности в части получения этого груза. Фактически, транспортные документы не представляют для грузополучателя ценности, если он является третьим лицом, без оформленных отношений с перевозчиком.

Автомобильные перевозки грузов оформляются в соответствии с частью 1 статьи 8 УАТГНЭТ. Согласно нормам данной статьи, а также в целом Устава, «транспортная накладная, если иное не предусмотрено договором перевозки груза, составляется грузоотправителем. Транспортная накладная оформляется на бумажном носителе или формируется в виде электронной транспортной накладной.» Данное обстоятельство имеет значение для точного контроля за движением товарно-материальных ценностей при осуществлении перевозки. При этом, необходимо отметить, что согласно п.1 ст. 785 ГК РФ, предметом договорных отношений выступает следующая норма закона: «перевозчик обязан доставить переданный ему отправителем груз в определенное место назначения и выдать его получателю (управомоченному на получение груза лицу), а отправитель обязан оплатить за перевозку груза установленную плату» [36]. Доводы, приведенные выше позволяют полагать о статусе получателя груза, как неотъемлемой стороне договорных отношений. Сам факт отражения его данных в транспортных и товаросопроводительных

документах свидетельствует об этом. Множество мнений в договорном праве порождается наличием третьего лица и его статусе. Безусловным остается факт, что каждой из участников процесса по доставке груза является субъектом, наделенным определенными правами и обязанностями. Сторона, не имеющая отношений с перевозчиком, однако являющаяся отправителем или получателем, в зависимости от условий доставки, является самостоятельным участником отношений.

Подводя итоги: стартом взаимоотношений сторон, является заключение договора [11]. После чего, в зависимости от характера перевозки, может появиться дополнительный субъект в виде получателя или отправителя груза, в зависимости от того, у кого с перевозчиком были оформлены отношения, подключается третье лицо для него, за исключением случаев, когда перевозка осуществляется для одной компании на разные объекты.

Говоря о конечном получателе груза, являющимся по совместительству покупателем груза, он имеет широкий спектр полномочий по приемке, а также в отказе при получении груза, поступившему по месту разгрузки. Однако данные обстоятельства могут регулироваться и трактоваться по-разному, в зависимости от обстоятельств, конкретной вины той или иной стороны. В случае вины перевозчика договорные обязанности считаются неисполненными, в результате чего наступает ответственность в виде штрафов и возмещении убытков сторонам, которые могут возникнуть на любом этапе перевозки, как единой и целостной оказываемой услуги [37].

Грузополучатель, являясь выгодоприобретателем, получает свой статус, а также указывается в транспортных документах, как лицо, «являющееся адресатом при получении груза, с момента выразившегося намерения и с предъявления перевозчику права на выдачу груза» [4]. При этом ответственным за сохранность груза является перевозчик, действующий под четким руководством своего прямого заказчика, т.е. грузоотправителя, выполняя свои договорные обязанности. Грузополучатель, в свою очередь, начинает непосредственное оказание каких-либо действий только на этапе

получения груза, включающим в себя, но не ограничивающийся, подписание всех товаросопроводительных документов, проставление всех необходимых ответов, в т.ч. отметок о качестве и соответствии получаемой продукции согласно имеющимся у него товаросопроводительным документам. Однако если Грузоотправитель предпочитает отказаться от получения груза по своим убеждениям или иным обстоятельствам, не относящимся к качеству выполнения услуг перевозчиком, взаимные требования с последним не возникают, отношения остаются на уровне Грузоотправитель-перевозчик [3].

Непредсказуемые отношения между странами-участниками международных отношений в настоящее время не подлежат оценке и тенденциям аналитических разборов, в связи с невозможностью наиболее приближенно указать, с каким вектором движения происходят выстраивание новых экономических союзов, а следовательно, предсказывать тенденции остается возможным де-юре, исключительно отталкиваясь от ранее принимаемых документов, законах и подзаконных актах, предполагая возможные отсылки к будущим событиям.

Распоряжением Правительства Российской Федерации 21 декабря 2021 года утверждено Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года. Целями цифровой трансформации являются повышение качества транспортно-логистических услуг (повышение доступности и скорости, снижение стоимости), развитие бесшовных внутрироссийских и международных перевозок, их безопасность и надежность (устойчивость к особым внешним условиям), а также снижение нагрузки на окружающую среду.

Предполагаемые изменения связаны непосредственно с транспортной индустрией [10]. Предполагаемые изменения Минтранс РФ направлены на цифровизацию имеющегося на сегодняшний день бумажного документооборота, который планируется перевести в электронный вид и таким образом оцифровать взаимоотношения сторон в перевозке грузов.

Согласно информации, представленной в паспорте стратегии следует создание государственной информационной системы электронных перевозочных документов (далее – ГИС ЭПД). Создание системы сквозного обмена электронными перевозочными документами, в том числе на межгосударственном уровне, экосистему цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. Цифровизация в данном случае направлена на упрощение взаимодействия между сторонами, ввести более подконтрольный сторонам порядок ведения документооборота, в т.ч. обеспечив ускоренный порядок обмена документами при их визировании, подписании и принятии к реализации. Как указал Минтранс, данные меры также благосклонно будут влиять и на таможенное регулирование перевозок, упрощенное и ускоренное прохождение контрольно-пропускных пунктов, сократится время досмотра, что положительно повлияет на оказание услуг. Согласно идеям стратегии, также были косвенно упомянуты введение такого нового института, основанного на внедрении в перевозки смарт-контракты, базирующихся на технологиях блокчейна, которые позволят обезопасить применяемые сторонами документы, персональные данные сторон, условия коммерческой тайны иные положения, относящиеся к конфиденциальной информации, известной также, как от англ. non-disclosure agreement, позволяющем сократить риски сторон при взаимоотношениях, включая наличие нескольких субъектов в логистической цепочке.

При реализации идей стратегии, с 1 января 2022 года вступил в силу Федеральный закон № 336-ФЗ «О внесении изменений в статью 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», предусматривающий реализацию возможности применения электронных перевозочных документов в ходе перевозочного процесса.

В 2022 году были приняты множество нормативно-правовых актов, регулирующих электронный документооборот и цифровизацию современной системы регулирования автомобильных перевозок грузов. Например, 6 марта 2022 года принят Федеральный закон № 39-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», позволяющий применять электронные договоры, относящиеся к транспортным автомобильным перевозкам, был введен в практическое применение электронный путевой лист, заявки (заказы) на перевозку и иные товаросопроводительные документы. Федеральный закон № 39-ФЗ в несколько этапов проходит свое внедрение на практике. Например, условия Закона «об использовании и применении электронного путевого листа» вступили в силу с 1 марта 2023 года, что поспособствовало принятию таких подзаконных актов, как приказ ФНС России от 17.02.2023 № ЕД-7-26/116@, приказ ФНС России от 13.02.2023г. и приказ ФНС от 01.03.2023г., вводящие в действие электронный документооборот, продолжая следовать цифровизации в изучаемой нами сфере, посредством введения основополагающих и регулирующих отношения сторон документов.

Указанные нормативные акты, заинтересованность государства в цифровизации позволяет увеличивать направленность в этом профиле. Роль государства в этой области в настоящее время является основополагающей и тот факт, что в последствии оно будет выступать оператором и регулятором взаимоотношений сторон, позволит всесторонне контролировать действия сторон по соблюдению законодательства, минимизируя при этом возникающие спорные эпизоды. Государство всецело направляет коммерческую отрасль и тянет за собой сектор физических лиц к полному отказу от взаимодействия посредством бумажного документооборота, позволяя подписывать документы удаленно, имея в доступе лишь смартфон и интернет, что непосредственно благоприятно сказалось на деятельности перевозчиков, оказывающих услуги собственными силами на собственном транспорте.

Подводя итоги по правовому регулированию грузоперевозок на территории Российской Федерации, мы пришли к выводу о стремительных изменениях в цифровизации взаимоотношений между сторонами при оказании услуг. Государственное регулирование позволило ввести и на практике позволив использовать электронные образы документов, однако сохранив возможность применения бумажного документооборота. В связи с различным, отличающимся субъектным составом, подобная вариация во взаимоотношениях способствует плавному переходу к цифровизации, однако тенденция имеет ежедневный видимый результат, позволяющий все большему количеству субъектов отказываться от бумажного документооборота. Данные меры требуют полного и всестороннего контроля и надзора, во избежание правонарушений в сфере кибербезопасности и киберпреступности, используя подложные и поддельные документы, с применением фиктивных персональных данных, обличаемых технологиями нейросетей. Государству требуется обращать законодательно внимание на регулирование отношений по цифровизации, но и об ответственности в затрагиваемых сферах нельзя забывать.

1.2 Международное законодательство в сфере регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом

Международное законодательное начиная с 2022 года претерпело ряд существенных изменений, ограничений, в связи с перечнем принятых пакетов санкций, которых насчитывается более 13 крупных пакетов, а также отдельно взятых, не имеющих точного исчисления, применяемых к Российской Федерации, а также ограничивающих деятельность Российских компаний на международном уровне. Ограничения коснулись практически всех сфер, взаимосвязанных между собой и это, безусловно, является одной из наиболее актуальных проблем, стоящих не только перед российским правом и оставшимися на сегодняшний день зарубежными партнерами, но и, как бы это

парадоксально не было, перед другими странами, принимающие непосредственные решения по наложению санкций на нашу страну, стараясь, при этом, как можно меньше нанести себе экономический ущерб [17]. Таким образом, в Европейском Союзе сформировался режим, обеспечивающий условия, с одной стороны ограничивающий всех участников рынка, с другой стороны, оставляющий пути и лазейки для дальнейшего взаимодействия и сотрудничества [55].

Логистический кризис сформировался в пандемию COVID-19, когда были нарушены все логистические связи между контрагентами, что повлекло неуправляемый рост в ценообразовании ставки за перевозку [1] и [29]. Проводя анализ динамики рынка перевозок, наиболее популярными направлениями по отправке посылок по объему экспорта из России в 2021 году, согласно отчету Почты России, являются США, Германия, Великобритания, Украина, Канада. Всего было доставлено 2,2 млн экспортных отправок. По состоянию на 2022 год наибольшую долю экспорта, с значительным отрывом, удерживает США (60%) [53]. Зачастую экспортерами выступает бизнес, причем представители среднего и крупного, что немаловажно, а также продавцы на крупных маркетплейсах. Но следуя из отчетов 2022 года, отправления в Украину приостановлены на неопределенный срок, а договоры расторгнуты. На ее смену пришла Белоруссия с долей волатильности до 15%. В настоящее время, крайне затруднительно обстоят дела с логистическими коридорами в западные страны и легальным образом практически не представляется возможным оформить доставку груза из России в одну из Европейских стран. Наиболее предпочтительными и доступными направлениями являются страны Африки, Латинской и Южной Америки, входящие в группу «БРИКС», а также, популярностью стал обзаводиться рынок Азии и ближнего Востока, доля экспорта одного Китая, согласно официальной статистике, составляет более 57% от общего числа [56]. Также отдельно следует обратить внимание на Европейские страны, которые не могут напрямую получать отправления, за

исключением услуг неофициальных перевозок или через обходные логистические пути.

Из-за ряда политических событий, в т.ч. эпидемиологической обстановке в мире, многие экспортеры, а за ними, соответственно, курьерские и экспедиторские компании прекратили взаимодействие с российским рынком. Однако как уже было отмечено, обходные пути, несмотря на санкционные ограничения нашей страны, все же остались и по состоянию на начало 2023 года часть направлений для перевозки грузов уже была открыта в связи с появлением иных маршрутов следования для доставки грузов конечному получателю. Больше половины всех стран мирового пространства остаются ограничены в приеме не только фактических грузов, но и даже почтовой корреспонденции, наложенных денежных переводов и т.д., однако следует отметить, что в некоторой части, эти ограничения являются постфактум событиями пандемии 2019-2020 г. Но в условиях кризиса, а также в условиях ограниченных возможностей, российское правительство анонсировало и успешно ввела в работу так называемый «параллельный импорт», что позволило в обход санкционного режима сформировать беспрецедентные способы нового взаимоотношения сторон по приобретению и реализации продукции за счет услуг посредников-байеров или «серых поставщиков» [54]. После массового ухода поставщиков с Российского рынка, стали вводиться новые способы и меры в рыночной экономике, которые позволяют взаимодействовать с официально ушедшими компаниями и реализовывать их продукцию на российском рынке. В связи с закрытием воздушного пространства, актуальность грузоперевозок автомобильным транспортом существенно возросла и применяются взаимоотношения с множеством субъектов, привлекаемых из разных стран, использующих между собой посредников, с целью доставить товар из одной страны в другую через промежуточные точки выгрузки. Одним из очередных пакетов санкций, запад в 2022 году ограничил ввоз ряда товаров, входящих в санкционные списки,

производимых в западных, Европейских странах, включая товары двойного назначения.

«Постановлениями Правительства РФ были введены временные запреты на вывоз за границу отдельных категорий товаров, например, медицинских изделий, различного рода оборудования (для фильтрования и очистки, для мойки, для сельского хозяйства, для промышленного приготовления), машин сельхоз-назначения и проч., ранее ввезенных в Россию с территории государств, принявших решение о введении в отношении России ограничительных мер экономического характера.»

Постановлением Правительства РФ от 30.09.2022 № 1728 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 29 сентября 2022 г. № 681 «О некоторых вопросах осуществления международных автомобильных перевозок грузов» С момента официального издания и до конца 2022 года был введен запрет на перевозку грузов по территории РФ транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам из недружественных государств. «Запрет распространяется на двусторонние перевозки, транзитные перевозки, а также перевозки с территории или на территорию третьего государства.» Однако, данной нормативный акт напротив отражает в себе также условия, на которые запретительные меры не распространяются.

За последние несколько лет, на международные отношения РФ и зарубежных стран, было направлено не только множество внимания, было предпринято множество мер, способствующих как ограничению, так и наоборот обходу введенных ограничений. Как показывает «сухая статистика» Россия все запретительные меры оказались не столь эффективны, сколько меры обхода введенных ограничений. Но результаты, показываемые Российским бизнесом, принесли не только удержание на том же уровне, но и повысили свою экономическую эффективность за счет появления новых рынков, что соответственно также продуктивно повлияло и на перевозки к новым направлениям. Ранее уже упомянутое объединение «БРИКС», а также

Арабские, Азиатские страны за 2023-2024 г. составили большую часть от общего логистического оборота России, а лидирующие строчки во взаимоотношениях остались за Китаем и другими восточными и ближневосточными странами.

Мерами государственного регулирования, способствующими нарастающей новой тенденции стали повышение порога беспошлинной покупки товаров в зарубежных странах и упрощенные форматы таможенного регулирования, что выразилось в особенности таким привлекательным условием, как отсутствие налогообложения на товары, стоимость которых не превышает одной тысячи евро. Указанные нововведения способствовали входу и появлению новых субъектов во взаимоотношениях, а новые рынки привлекли новых потребителей и поставщиков, что благоприятно влияет на увеличение оборота. Указанная тенденция уже оставила свой след, открыв новые возможности для участников таких взаимоотношений, безусловно сподвигнет государство к переходу от смягчающих и стимулирующих норм к более подконтрольному и надзорному порядку, во избежание появления новых, беспрецедентных нарушений.

Обращаясь к законодательному регулированию, на международном уровне до всех неблагоприятных событий еще при Советском союзе, были приняты ряды нормативных актов, регулирующих деятельность в сфере автомобильных перевозок и действующие на сегодняшний день. Основными нормативными актами, регулирующими условия международных автомобильных грузовых перевозок, являются: Конвенция «О договоре международной дорожной перевозки грузов», принятая в 1956 г., разработанная в рамках создания Комитета внутреннего транспорта ЕЭК ООН и вторым документом признается Венская конвенция «О дорожном движении», принятая в 1968 г. Существуют и другие НПА, однако их роль в последнее время существенно сократилась, а с учетом тенденций последних лет, высокая вероятность заключается если не в полной отмене приняты ранее норм, но как минимум подлежит внесению изменений в их

правоприменительную деятельность, определяя их статус, сферу распространения и участников, которые ратифицируют данные нормы.

КДПГ имеет определяющую роль в применении правовых норм, определяет правовую составляющую в отношениях с иностранными элементами. Конвенция имеет существенное значение и влияние при международных перевозках грузов автомобильным транспортом. В настоящее время ратифицирована данная конвенция практически во всей Европе, а также в государствах ЕАЭС, рядке стран Африканского и Азиатского регионов. Нормы КДПГ имеют место на использование, если как минимум одна из участвующих сторон, участвующая в договорных отношениях, находится в стране, которая ратифицировала КДПГ.

Так как Российская Федерация находится между Европой и Азией, правовое регулирование имеет разнообразный характер, относящийся по своему регулированию к разным континентам и материкам, имеющим свою правовую основу. Между странами-участницами государствами СНГ заключено Ялтинское Соглашение «О взаимодействии в области международных автомобильных перевозок» между Правительством РФ и руководством других стран в сфере международных автомобильных перевозках. При этом, в силу ч. 4 ст. 15 Конституции РФ «общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы», причем «международный договор Российской Федерации имеет приоритет перед законом при наличии коллизии между ними» [20]. Однако необходимо иметь ввиду, что в соответствии с частью 1 статьи 15 Конституции РФ она «имеет высшую юридическую силу, прямое действие и применяется на всей территории Российской Федерации» [20]. «Законы и иные правовые акты, принимаемые в Российской Федерации, не должны противоречить Конституции Российской Федерации.» При этом, происходит правовая коллизия, является ли Конституция выше международного права? При

прочтении этой нормы видно, что ей предусмотрен приоритет международных договоров над законами.

Согласно официальному толкованию, в соответствии с пунктом 4 статьи 3 Федерального конституционного закона от 21.07.1994 N 1-ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации» Конституционный Суд (КС) дает толкование Конституции. В соответствии со статьей 6 того же ФКЗ решения КС обязательны на всей территории Российской Федерации для всех представительных, исполнительных и судебных органов государственной власти, органов местного самоуправления, предприятий, учреждений, организаций, должностных лиц, граждан и их объединений [18].

Такая позиция с толкованием этого вопроса была сформулирована в пункте 2.2 Постановления Конституционного Суда РФ от 14.07.2015 N 21-П. Вместе с тем, как следует из Конституции Российской Федерации, ее статей 4 (часть 1), 15 (часть 1) и 79, ни Конвенция о защите прав человека и основных свобод как международный договор Российской Федерации, ни основанные на ней правовые позиции Европейского Суда по правам человека не отменяют для российской правовой системы приоритет Конституции Российской Федерации и потому подлежат реализации в рамках этой системы только при условии признания высшей юридической силы именно Конституции Российской Федерации. Таким образом, КС однозначно решил вопрос о соотношении Конституции и международного права: Конституция имеет приоритет в силу суверенитета Российской Федерации, верховенства Конституции как основного закона и недопустимости имплементации в правовую систему государства международных договоров с нарушением конституционных предписаний. Иными словами: требования международных договоров и решения международных органов могут действовать только в той части, когда они не противоречат нашей Конституции.

Возвращаясь к разбору нормативно-правового регулирования автомобильных перевозок, после определения условия сотрудничества и взаимодействия, стороны приходят к выбору применяемого права и его выбор

является важным критерием, зависящим от территории его применения и от нахождения субъектов договора. Стоит отметить, что подобные расхождения в применении права, присуще более крупным игрокам на рынке услуг, а в случае с Россией государственным компаниям. Сегмент малого бизнеса зачастую не располагает финансовыми средствами на ведение процессуальных споров на территории зарубежных стран, а условия договора, как правило, диктуются крупными игроками, вольными выбирать себе исполнителей из большего числа на конкурсной основе или посредством конкурентного отбора. Малый бизнес в России не только ограничен в финансовом плане для выхода на международный рынок, он имеет сравнительно низкую долю за рубежом. Обусловлено данная особенность также необходимостью в повышенном содержании компании на абонентском обслуживании у юристов, имеющих международную практику, чьи услуги могут оказаться непосильны для сегмента малого бизнеса в РФ. Малый бизнес в России склонен, безусловно, отдавать предпочтения местному законодательству своей страны и при переходе на сотрудничество с зарубежным сегментом также будет настаивать на Российском применяемом праве. Однако, данное обстоятельство применимо не только к Российскому бизнесу, но и зарубежные компании, ставя себя на место наших перевозчиков, настаивают на применении своего права, как и территории для рассматриваемого спора.

Федеральный закон от 24.07.1998 N 127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" регулирует отношения с иностранным субъектом при осуществлении перевозок грузов. ФЗ определены положения, которые обязаны соблюдать российские и зарубежные перевозчики. Следует учесть вышеупомянутую Конституционную оговорку, что рассматриваться любой закон будет в части не противоречащей положениям Конституции. Это относится к случаям, когда

нормы международного договора отличаются от действующих на территории РФ, но при этом они не должны противоречить Конституции РФ.

Согласно вышеназванному Закону, «для осуществления международных перевозок перевозчику потребуется разрешение на проезд по территории иностранного государства, за исключением ряда государств, с которыми у РФ заключены соответствующие соглашения. Без исключений требуется разрешение на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов и опасных грузов» [39].

Согласно утверждённым и принятым международным договорам, режим труда и отдыха для перевозчиков, преимущественным образом не отличается от норм, установленных российским законодательством [21]. Международным документом, регулирующим эти нормы является «Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.) в отношении ТС, производящих международные автомобильные перевозки». Основным прибором, осуществляющим контроль над показаниями данных водителей, является тахограф [42]. Иностранцы перевозчики должны использовать только ТС, имеющие регистрационные и отличительные знаки своего государства.

Положением «о государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок», утвержденное Постановлением Правительства РФ от 31.10.1998 № 1272. Определены основные условия, критерии, применяемые при соблюдении транспортного контроля. Данный НПА направлен на контроль при пересечении границ между государствами, при прохождении пропускных и таможенных пунктов [19]. Данный НПА преимущественно носит свод положений, применение которых осуществляется государственными служащими в целях контроля и надзора за соблюдением законодательства.

Получить право на осуществление международных перевозок может транспортная компания, имеющая на то соответствующие виды

экономической деятельности по общероссийскому классификатору, посредством обращения к Минтрансу РФ, на основании Положения «о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок», утв. Постановлением Правительства РФ от 16.10.2001 N 730. Согласно которому обязательно к соблюдению:

- наличие ТС, принадлежащих на праве собственности или ином законном основании. Автомобили, используемые для перевозок, должны соответствовать международным техническим стандартам, а также конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;
- соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении [50];
- устойчивое финансовое положение российского перевозчика;
- обязательное страхование гражданской ответственности.

В соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 12 июля 2021 г. N 237 "О признании утратившим силу приказа Минтранса России от 16 июня 2014 г. N 158 "Об утверждении форм бланков удостоверений и карточки допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок": «Удостоверение является основанием для выдачи российскому перевозчику разрешения уполномоченного органа иностранного государства на проезд ТС по его территории, а также одним из обязательных документов для допуска к международным перевозкам.»

При прохождении таможенного контроля международный перевозчик взаимодействует с таможенными органами, в частности, предоставления к проверке товаросопроводительных и международных транспортных документов, находящихся у водителя при осуществлении перевозки.

Общие нормы и положения о перевозке грузов в данном порядке изложены в Таможенная конвенция «о международной перевозке грузов с применением книжки МДП», Женева 14.11.1975г. (далее - Конвенция МДП). Термин «операция МДП означает перевозку грузов от таможи места отправления до таможи места назначения с соблюдением процедуры, так называемой процедуры МДП, установленной в настоящей Конвенции». Данная процедура позволяет существенно сократить расходы на налоги и сборы при таможенных остановках при пути следования. На опломбированном ТС, которое следует указанной процедуре выдается свидетельство о допуске, имеющее печать органа, выдавшего книжку МДП.

Приказ ГТК РФ от 1 сентября 1999 г. №591 «О мерах, связанных с применением на территории Российской Федерации Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года (Конвенция МДП), с учетом принятых поправок», установил требования и перечень документов, необходимых перевозчикам для получения соответствующего допуска на оказание услуг.

«К лицам, желающим получить допуск к процедуре МДП, предъявляются следующие минимальные условия и требования, такие как наличие опыта осуществления международных автомобильных перевозок грузов не менее шести месяцев, устойчивое финансовое положение, отсутствие серьезных или неоднократных нарушений законодательства и наличие знаний в области применения конвенции МДП.»

Конвенция «о договоре международной дорожной перевозки грузов» от 19 мая 1956 года, а именно интересуется утвержденный в 2008г., вступивший в силу в 2011г. протокол об условиях введения, пользования и применения электронной транспортной накладной (далее – Протокол e-CMR). Согласно вышеуказанному документу, накладные, запрос, декларация, инструкция, просьба, оговорка или другое сообщение, связанное с выполнением договора перевозки, могут оформляться в электронном виде, что являлось одним из

первых действий, направленных на цифровизацию международных взаимоотношений.

Вышеуказанная конвенция, а именно протокол, придал юридическую силу электронной накладной и определил тождественность, равнозначность бумажному документу – электронная накладная считается равноценной накладной, предусмотренной в Конвенции, и на этом основании обладает такой же доказательной силой и влечет за собой такие же последствия, что и накладная.

Документы могут быть предоставлены грузоотправителем перевозчику в форме электронного сообщения, если эти документы существуют в такой форме и если стороны договорились о процедурах, позволяющих им установить связь между этими документами и электронной накладной таким образом, чтобы была обеспечена их целостность. Процедура, используемая для выдачи электронной накладной, обеспечивает целостность содержащихся в ней сведений с момента, когда она была впервые подготовлена в ее окончательной форме. Целостность обеспечивается тогда, когда сведения сохраняются в полном и неизменном виде, без учета любых добавлений или изменений, происходящих в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации. Аутентичность электронной накладной устанавливается сторонами договора перевозки с помощью надежного метода электронной подписи, обеспечивающего ее связь с электронной накладной. Процедура, используемая для дополнения или изменения электронной накладной, должна давать возможность непосредственно выявлять любое дополнение или изменение в электронной накладной и сохранять сведения, которые в ней изначально содержались.

Большинство стран Европы в 2017-2018г. признали вышеуказанную конвенцию и протокол. Данное событие поспособствовало продолжению развивающейся тенденции к введению цифрового документооборота. В последствии страны-участники данной конвенции также стали приводить в соответствии с данной конвенцией собственные законные акты,

международные договоры между странами участниками и уже в конце 2018г. перевозки с использованием оцифрованных технологий стали повсеместно распространяться по всему миру, в особенности среди стран Бенилюкс. После проведенного аналитического исследования международными организациями и объединениями, включая прямой интерес стран-участник, введение и использование на практике не только способствовало упрощению и удобству взаимодействия между странами и участниками перевозок, но и сократило финансовые затраты на бумажное оформление всех сделок.

Международная практика применения норм вышеуказанной конвенции и принципов, направленных на цифровизацию отношений, является в первую очередь благоприятным воздействием не только на микро экономические показатели стран-участник, но и на макроуровне. Активное применение новых норм на практике способствуют появлению новых логистических коридоров, в т.ч. используемых при использовании сложных логистических цепочек с различными видами транспорта, не только автомобильного. Активное применение цифровых технологий позволяет улучшить качество оказываемых услуг, сократив финансовые расходы и время оказания услуг, сократить количество споров, содействовать экономическому благосостоянию сторонникам применения новых способов документооборота. Практическое применение новых способов взаимодействия позволило создать новые возможности для коммерческой отрасли, к которым относятся:

- оптимизация вида и формата электронных документов;
- ускорение и оптимизация бизнес-процессов;
- увеличение финансовых оборотов за счет цифровизации деятельности и ускорении работы по обработке документов;
- точное ведение за количеством поступлений и отпускаемых материалов, точность в оказании услуг и финансовых взаимодействиях;
- появление возможности интегрирования в информационные системы организаций электронные документооборот, легко адаптирующийся с

финансовым управлением, материальными ценностями, управлением персоналом, определением индивидуальных условий по конкретным взаимоотношениям сторон.

Цифровизация представляет собой новый этап в развитии коммерческой деятельности. Бизнес под давлением и ограничениями открывает для себя новые возможности для ведения деятельности. Переход к электронному документообороту позволяет представить деятельность в соответствии с современными тенденциями, под требования современного законодательства, под критерии современной безопасности, снизив риски ведения деятельности не только для владельцев бизнеса, но и для контрагентов, а также для государственных контролирующих и надзорных органов. В совершенстве достигаемого результата, при цифровизации сферы автомобильных перевозок, будет являться достижение к построению целостной цифровой схемы с четко выраженной логистической цепочкой, всех субъектов, которые принимали участие в оказанной услуге при оперативном оформлении всех сопроводительных документов, с проставлением всех необходимых отметок, возражений и замечаний. Как следствие автоматизирование бизнес-процессов, направленных на бухгалтерское и юридическое сопровождение, предоставление в автоматическом режиме ответов на требования, запросы при проведении проверок или при определении неточностей в сотрудничестве между контрагентами.

Цифровизация бумажного документооборота, а также тенденция к электронному ведению сделок, позволяет выйти на новый уровень в сфере электронной торговли, в которой продвигаются идеи автоматизации всех бизнес-проектов, в т.ч. через автоматизацию деятельности хозяйствующих субъектов, упрощенные процедуры идентификации и составления документов, что дает стремительный толчок развитию IT-технологий, что также поощряется государством [47]. В настоящее время законодательные органы видят в этом будущее и нельзя не заметить тенденции, направленные на совершенствование данной сферы. Современные технологии все быстрее

интегрируются в коммерческую сферу, позволяя субъектам упрощать логистику, взаимодействие, сопровождающееся на всех этапах от начального заключения договора до завершения оказываемой услуги [45].

Подводя итоги по первой главе, нами были сделаны выводы, что тенденция на уход с Европейского рынка перевозок с вектором на Азию, Восток принесет Российской Федерации множество нормативно-правовых актов, закрепляющие и регулирующие положения перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей, с учетом особенностей внутреннего законодательства вновь появившихся и открывших свои границы для перевозок и сообщения с нашим государством. С учетом развитой информационно-технологической сферы у Азиатских стран, налаженного электронного документооборота, вышеприведенные примеры интегрирования электронных способов взаимодействия при перевозке грузов автомобильным транспортом могут благоприятно сказаться на развитии законодательства, что поспособствует развитию не только перевозкам грузов автомобильным транспортом, но в целом всему законодательству, регулирующему гражданские взаимоотношения, а также откроет новые возможности для всех участников рынка в данной сфере.

Подобные перемены существенным образом изменят правовое регулирование и устоявшиеся нормы при взаимодействии между контрагентами, что окажет существенное влияние на все принятые ранее нормативно-правовые акты в сфере международных перевозок грузов автомобильным транспортом, в т.ч. поспособствует отмене принятым еще в предыдущем столетии Конвенциям и Соглашениям, а также заключению новых нормативно правовых актов уже с новыми участниками и консолидированными группами стран.

Глава 2 Договор на перевозку груза автомобильным транспортом: основные условия, права и обязанности, изменение и расторжение договора

2.1 Основные условия договора, права и обязанности сторон, изменение и расторжение договора

Разобравшись в предыдущей главе с нормативной составляющей, на чем основываются отношения сторон в перевозке грузов, мы также упомянули, что отношения, как и любые другие, между заказчиком и исполнителем оформляются договором на перевозку грузов. Также отношения между заказчиком и исполнителем могут оформляться договорами на транспортно-экспедиционную деятельность или же, договорам на логистические услуги и другие. Каждый вид договоров, имеющий одинаковый предмет, имеет свои особенности.

Предметом заключаемого договора при перевозке грузов будет являться стандартные условия, предусмотренные ГК РФ: «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.» [6]. «Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).» приведено в работах [22]-[23].

Рассматриваемый договор является по своей природе возмездным и обоюдно обязывающим стороны к определенным действиям и при этом, он возлагает на каждую из сторон права и обязанности. Также он является консенсуальным, двусторонним.

Предмет договора в транспортных перевозках является одинаковым и не отличается от своей сути в сравнении с договором на оказание услуг. Сторона исполнитель обязуется оказать для заказчика определенные услуги за вознаграждение. В свою очередь права и обязанности сторон по договору чаще всего соответствуют нормам, описанных в нормативных актах, регулирующих деятельность сторон в области автомобильных перевозках.

Относительно срока доставки груза также следует отметить, что перевозчик должен четко планировать время на перевозку. Зачастую водители едут в определенные маршруты и возвращаются оттуда, повторно загрузившись. Из этого предусмотрены нормы времени, не только в России, но и за рубежом, по управлению за рулем транспортного средства, предназначенные для контроля за состоянием здоровья водителя, повышения качества и гарантий оказываемых услуг и обеспечение безопасности для перевозимого груза.

При планировании перевозки стороны включают в сроки доставки время погрузки и выгрузки и в случае опоздания на точки прибытия, стороны предусматривают штрафные санкции, размер которых может варьироваться от процента от оказанных услуг за каждый час опоздания, либо ежедневным штрафом при междугороднем сообщении.

Следует отметить важную особенность при погрузке и выгрузке, зачастую эти обязанности осуществляется силами грузоотправителя или грузополучателя, водитель лишь контролирует за распределением груза по осям и за качеством упаковки груза, чтобы не было повреждений. Особенно это касается отдельных видов грузов, таких как имеющие класс опасности, жидкие, насыпные, требующие температурный режим и другие, имеющие определенные условия для хранения, перевозки. Также на отдельные категории грузов, грузоотправитель обязан предоставить заблаговременно соответствующую информацию об особенностях груза, предоставив необходимую сопроводительную документацию.

Говоря об особенностях специфики договорных взаимоотношений, нередко договоры заключаются на срок до года или на неопределенный срок. Все ключевые условия при этом стороны оформляют в приложениях к договору, именуемым Договором-заявкой или заказом. В таком документе отражены основные условия: описание перевозимого груза, маршрут (пункты погрузки и разгрузки), цена, срок доставки, условия ответственности и иные уточняющие особенности о конкретной перевозке. Соответственно, заключая договор на длительный срок, стоит отметить, что такой договор будет распространен на множество перевозок и не будет являться договором перевозки конкретного груза.

Фактически, договор на перевозку грузов является предварительным, не обязывающим стороны к определенным действиям, без дополнительно оформленных поручений, оформленных в будущем времени.

Нередко стороны обращаются исключительно к условиям, отраженным в договорах-заявках или заказах, без оформления договора. Обусловлены такие взаимоотношения сокращением временных расходов, а также, если отношения не рассчитаны на длительный период и носят разовый характер.

В тех случаях, когда договорные отношения имеют долгосрочный характер, особое внимание уделяется нормам ответственности. В настоящее время значение договорных условий имеет существенное и ключевое значение, ведь приведенные условия имеют отличающийся характер от тех, которые приведены в законе. Говоря о предмете, сроке или цене договора, то эти условия, как правило, остаются неизменными. Зачастую претерпевает изменения блок ответственности. Та сторона, которая занимается продвижением своей формы договора, вносит соответствующие условия в зону ответственности, снижая свои риски и повышая/увеличивая риски противоположной стороны. Например, распространенное условие о взыскании неустойки за просрочку оплаты имеет стандартный размер в 0,01% от суммы задолженности за каждые сутки нарушенного обязательства по оплате, но если форму договора предлагает перевозчик, то он может повысить

такую ставку до 0,1%, что на дистанции может иметь существенное значение, при длительной просрочке обязательства.

Отношения сторон в договоре перевозки грузов могут быть построены не только между отправителем груза и перевозчиком, но также нередко между этими сторонами имеет место быть экспедитор, от чего происходит договор на оказание транспортно-экспедиционных услуг. Суть данного договора заключается в дополнительном звене, компании, которая под цели заказчика ищет соответствующего перевозчика. Как правило, заказчик обращается к компании экспедитору, обозначая все существенные условия по перевозке, а экспедитор находит перевозчика и полностью организует все взаимоотношения между сторонами, освобождая клиента от взаимоотношений с перевозчиками.

На сегодняшний день данная деятельность является крайне востребованной и представляет квалифицированные услуги по поиску и подбору перевозчиков по наиболее предпочтительным ценам и срокам. Из сути данной деятельности следует, что простой договор перевозки был преобразован в логистическую цепочку, при которой заказчик работает с экспедитором в долгосрочных отношениях, а последний работает с множеством различных перевозчиков по всей стране или миру, предоставляя максимально качественный спектр услуг. Однако данная система порождает и дополнительные условия между сторонами, включаемыми в договоры [14]. Деятельность экспедитора представляет собой посреднический формат и доход формируется из разницы суммы, полученной от заказчика и оплаченной перевозчику. При таком формате взаимодействия нужно определить, кто будет нести ответственность и в каком объеме. Добросовестные компании работают так, что всю ответственность перед заказчиком они несут самостоятельно, предъявляя встречные требования фактическим исполнителям. Нередко в данной связи появляются убытки. Другие компании, как и по принципу своей деятельности, не упускают возможность дополнительного заработка и получив штрафные санкции от одной стороны,

предъявляют другой стороне завышенные суммы. Связан такой формат взаимодействия с различными договорами или уточняющими договорами-заявками, которые предусматривают иные нормы ответственности с повышенными штрафами.

Договор между экспедитором и фактическим перевозчиком по своей сути является простым договором перевозки, отличающегося лишь на одну поездку он предусмотрен или имеет долгосрочный характер. Договор между экспедитором и заказчиком предусматривает несколько более широкий спектр условий, позволяющий гарантировать сохранность вверенного груза, и максимально обезопасить взаимоотношения между сторонами. Договоры такого типа имеют более проработанную форму, так как являются профильными и имеют непосредственный интерес у экспедитора, чтобы условия было возможно «зеркальным образом» предоставить к сотрудничеству перевозчику, без дополнительных убытков, в случае нарушения тех или иных условий.

Договоры в данной сфере нередко претерпевают изменения или вовсе стороны решают расторгнуть договорные отношения [5]. Зачастую расторжению договора способствует нарушение или несоблюдение условий. Формат расторжения договора остается по общепринятым нормам, при обоюдном соглашении, при одностороннем. В последнем случае, зачастую предшествует нарушение условий договора, в результате чего направляется уведомление об одностороннем расторжении договора. Важным значением в данном случае будет срок, который зачастую устанавливается в 30 календарных дней.

При обстоятельствах непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков обстоятельств, препятствующих осуществлению доставки груза, перевозчик имеет право отказаться от выполнения возложенных на него обязательств и, следовательно, перевозчик освобождается от возложенной на него ответственности, при условии доказательств наступления таких

обстоятельств. При наступлении вышеуказанных событий и обстоятельств, законом предусматриваются сроки от 30 до 90 дней длящегося периода, по истечении которого обязательства сторон считаются прекращенными, а договор признается расторгнутым. Исключительными случаями наступления таких обстоятельств, может быть, по распоряжению муниципальных властей на конкретно определенной территории, в связи с наступлениями событий, подходящих под критерии обстоятельств непреодолимой силы, например к таковым будут относиться погодные условия. По факту окончания действия таких событий, при надлежащем выполнении обязанности со стороны перевозчика по уведомлению заказчика, он может продолжить оказывать услуги или прекратить их, согласно предоставленным инструкциям от заказчика. Как показывает практика, ни один бизнес не желает нести убытки, а следовательно наступление форс-мажора является событиями, априори несущими простой в оказываемой услуге, а следовательно отсутствие прибыли, что равно убыткам. Следовательно, обязанность по доказыванию обстоятельств, на которые ссылается перевозчик, лежит на нем же, включая доказательства, что меры, по избежанию или предостережению наступлению таких событий были предприняты стороной.

Обстоятельства непреодолимой силы представляют собой наступление происходящего события, предсказать которое невозможно. Наступление таковых событий автоматически приводит к невозможности оказания услуги и соблюдение взятых на себя обязанностей. Зачастую, в последние годы, стороны стали более тщательно и трепетно относиться к условиям о форс-мажоре, стараясь предусмотреть регламент действий при наступлении таковых событий. Наиболее частые условия, включаемые сторонами в договоры, представлены выше, а также прописаны в ряде редакций различных нормативных актов. Новеллой в законодательстве выступило повсеместное включение всеми без исключения условий о болезни, карантине или эпидемии. Указанные новеллы представили ситуацию, включаемую в методические пособия, как государства стали реагировать на события, невиданные ранее.

Ибо трактовка форс-мажорных обстоятельств во время наступления такового события представляет собой особенность, при которой, согласно законным нормам, все критерии соответствовали чрезвычайному положению или ситуации, однако было введено положение о карантине, который не подпадал ни под одну из действовавших редакций и положений о форс-мажорных условиях, что повлияло на введение трактовки непосредственно через судебную практику. Таким образом, указанные нормы до сих претерпевают регулярные изменения в законе, в договорных условиях и компании, бизнес, научившись на собственных ошибках, стали более бдительны к формулировкам, на которых предстоит сотрудничать.

В международных договорах на перевозку грузов можно также нередко встретить отсылку к Принципам УНИДРУА, в т.ч. в виде подчинения договоров вышеуказанным принципам права или свести отношения к обычаям международных взаимоотношений, либо к общему международному коммерческому праву [38]. Зачастую, при использовании отсылок к принципам УНИДРУА, можно выделить регулирование внешнеторговых сделок, когда стороны согласовывают их применение, использование принципов в качестве доказательства общепринятой практики применения по тому или иному спору, в случаях, где невозможно установить применяемое право, а также к ним обращаются в случаях спорного толкования нормы права при исполнении международных договоров [38].

Принципы УНИДРУА закрепляют принцип о свободе договора, формулируя условия международных договоров и трактуя их в верном смысле, разрешая противоречивые условия [38]. Охарактеризовать данный нормативный акт можно, как основополагающий перечень норм при международных договорных отношениях, благодаря которым, международные отношения обрели системность правоприменения.

Из принципов УНИДРУА также происходят принципы Европейского контрактного права и принципы европейского договорного права, принятые в 1999 году и 2002 году соответственно, позволяющие применять и толковать

нормы торгового права, контрактного и договорного права. Следует отметить, что единственным и исключительным условием их применения в настоящее время является упоминание о них в договоре. При этом стороны могут использовать на свое усмотрение те или иные нормы, предусмотренные настоящими принципами, например стороны не соотносят договор полностью с указанными принципами, а делают отсылки к конкретным, применяемым нормам, которые могут помочь при разрешении спорной ситуации.

Важным отличием взаимоотношений, при использовании отсылок к принципам является обстоятельство, при котором для заключения договора требуется «одновременное намерение сторон быть связанными юридическими обязательными узами, достигнув необходимого согласия». Следует отметить особенность для договоров, где применяются нормы о принципах, т.к. в таких договорах, как трактуется, не является обязательным соблюдение письменной формы, а достаточно заключение договора и его условий в устном порядке. Подтверждением и доказательствами будут являться свидетельские показания. При подобном использовании принципов, нередко возникают трудности, т.к. этот архаизм не только не соответствует реалиям ведения современного делового оборота, но и соотносится с критериями мошенничества, злого умысла, используемого в корыстных целях. Усугубляется данное положение и различием норм законодательства разных стран, зачастую Европейских, где данное условие применилось, если такое законодательство будет требовать обязательное наличие письменной формы.

При появлении коронавируса в 2020 году, не только в России, но и во всем мире, все сферы деятельности без исключения оказались в беспрецедентной ситуации, когда весь мир узнал о том, что такое форм-мажорные обстоятельства и на практике применяли нормы, предусмотренные договором, к которым до наступления этих событий многие относились скептически. Переориентированные формы взаимодействия, переход на удаленный формат работы позволили сфере грузоперевозок адаптироваться к новым реалиям и удержаться, не потеряв клиентов. Те, кто успел быстрее

остальных адаптироваться и предложить варианты выгодного сотрудничества заключили новые контракты, а не сумевшие адаптироваться под новые условия рынка, вынуждены были столкнуться с расторжением договоров и потерей клиентов, включая получение убытков. Таким образом, сфера договорного права, как в российском законодательстве, так и в зарубежном, продолжая использовать тенденцию к цифровизации отношений, может умело справляться с возникающими трудностями и незамедлительно разрешать спорные, коллизионные вопросы, посредством подписания и обмена по электронной почте и используемым средствам по мобильной связи, которые стали практически обязательной нормой в большинстве современных договоров, о чем также было приведено в работах [24]-[25].

2.2 Ответственность сторон по договору на перевозку грузов

Надлежащие условия ответственности, прописанные в договоре, помогут предостеречь и избежать негативных последствий. «Перевозчик отвечает перед грузоотправителем или грузополучателем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, если не докажет наличие обстоятельств, препятствующих законному исполнению обязательств и которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.» Положения ст. 796 ГК РФ об ответственности перевозчика не содержат отсылок к транспортным уставам и кодексам и не предусматривают урегулирования споров способами, отличающимся от норм ГК РФ [12].

Ответственность перевозчика наступает не всегда от событий, вытекающим непосредственно из его действий или связанная с событиями, которые перевозчик не мог предвидеть, предотвратить или устранить по независящим от него причинам. К таким можно отнести эпизоды, происходящие при погрузке, когда водитель не контролирует процесс погрузки, как следствие повреждается тара или упаковка, а соответствующие замечания о наличии повреждений не были отражены в

товаросопроводительных документах. Или нередки случаи, связанные с недосказанностью об условиях перевозимого груза, требованиям, предъявляемым к перевозке и хранению такого груза. В результате перевозчику, не имея вины в своих действиях, без намеренных действий и умысла, предстоит доказывать, предоставляя доказательства добросовестного выполнения своих обязательств, а со стороны грузоотправителя, наоборот, доказывая наличие вины при отправке.

Так же происходят споры при пломбировании груза и его повреждении в ходе транспортировки, посредством заваливая из-за неаккуратного вождения или из-за неправильного расположения при погрузке. Повреждения у груза могут быть из-за механического воздействия, неправильного закрепления груза, падение или заваливание поддонов. Как следствие, данные обстоятельства приходится доказывать, учитывая степень повреждения, как полного, так и частичного. Нередко нарушение товарного вида или своих потребительских свойств влечет за собой признание всего груза испорченного и перевозчику придется выплачивать сумму причиненного ущерба. Однако следует отметить, что перевозчик имеет право забрать груз себе и реализовать самостоятельно.

Утрата груза является широким понятием, представляющее собой отсутствие груза по причинам, которые зачастую произошли по вине водителя (перевозчика). К таковым причинам могут быть отнесены отправка груза по другому адресу, выдача неуполномоченному лицу, кража груза или его разрушение, т.е. причинение вреда в размере, без возможности восстановления. Груз признается утраченным по истечении тридцати дней, после истечения сроков, определенных законодателем для доставки. При осуществлении перевозок груза на автомобильном транспорте в городском и пригородном сообщении срок, при котором груз считается утраченным, определен в 10 дней, на междугородных перевозках – 30 дней. Если порча и повреждение повлекли за собой неприемлемость использования груза по назначению, то это приравнивается к утрате груза.

Одним из основным факторов при грузоперевозке является сохранность груза. Перевозчик несет за него ответственность с момента принятия и до момента передачи его грузополучателю. Перевозчик, отвечает за груз напрямую и нарушение сохранности будет являться основанием для предъявления требований имущественного характера и применение штрафных санкций.

Отдельными условиями регулируются отношения, при хищении груза. Хищение груза - полная или частичная утрата груза. Признаками хищения является срыв пломб, лент, замков. Нередко это может выражаться в виде поддельных документов, подмене подписей и печатей, подмене лиц, ответственных за прием и передачу груза.

Зачастую условия в договоре зеркально отображают условия, приведенные в законе, при которых перевозчик возмещает ущерб в размере:

- стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи;
- суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;
- объявленной стоимости груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае его утраты;
- доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае недостачи или повреждения (порчи) груза.

Стоимость груза определяется его ценой, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или цены в договоре исходят из расценок, которые при сравнимых обстоятельствах обычно взимаются за аналогичные товары.

Наряду с возмещением ущерба, в указанном выше размере, перевозчик возвращает оплаченную ранее сумму за перевозку груза и иные

причитающиеся ему платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если данная плата не входит в стоимость такого груза.

При осуществлении перевозки автомобильным транспортом перевозчик возвращает грузоотправителю или грузополучателю провозную плату, полученную за перевозку утраченного, недостающего, поврежденного (испорченного) груза, если эта провозная плата не входит в стоимость груза.

Принимая на себя ответственность за сохранность грузов, экспедитор или перевозчик, фактически гарантируют возмещение грузовладельцу стоимость причиненного ущерба в случае потери или причинение повреждений грузу. Исходя из финансового положения компаний, в сравнении со стоимостью перевозимого груза, не каждая компания способна возместить причиненные убытки, при этом сохранив свою компанию в том же состоянии. Наиболее предпочтительным в данном случае является заключение договора страхования своей ответственности. В случае причиненных убытков грузу или иным образом нарушив условия договора, ответственность перевозчика может быть застрахована и по заявлению выгодоприобретателя, т.е. грузовладельца, он получит страховое возмещение, независимо от суммы. Таким образом, перевозчик или экспедитор, страхуя свою ответственность, возлагает возможные риски на компанию, которая без труда сможет возместить суммы убытков из собственных средств.

В настоящее время, к сожалению, не всегда риски гражданской ответственности удастся застраховать и тем более получить по ним страховое возмещение. Связан данный коллапс со ст. 932 ГК РФ, при которой «риск наступления договорной ответственности может быть застрахован лишь в случаях, предусмотренных федеральными законами» [12]. В настоящее время, деятельность автомобильных перевозчиков регулируется УАТ и если, посредством введения дополнительных изменений в закон и посредством судебной практики, перевозчики смогли добиться страховых выплат, то у экспедиторов, действующих силами привлеченного транспорта, остаются

споры. Ранее ВС РФ опубликовал "Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции" (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017), позволяющий экспедиторским компаниям получать страховые выплаты по договорам страхования гражданской ответственности.

На сегодняшний день страховые компании предлагают перевозчикам и экспедиторам различные виды страхования своей ответственности. Однако в связи со стремительным развитием отношений и невозможности соотнести ту или иную сферу под деятельность страхования, споры по страховым возмещениям все также остаются актуальными и требуют детального законодательного вмешательства и актуализации текущей информации.

Одним из важных условий ответственности, являются условия, связанные с переадресовкой груза. Под переадресовкой подразумевают изменение пункта назначения. При этом, переадресация допускается исключительно с согласия перевозчика, но в условия договора нередко включают положения, что в случае отказа от переадресовки груза, перевозчик выплачивает штрафную неустойку [43]. Зачастую, заказчик (грузоотправитель) старается мотивировать перевозчика изменением финансовых условиях по заключенным условиям перевозки, при этом вносятся изменения в Договор-заявку или оформляется новая Договор-заявка с другими условиями, включая адреса и сроки. То же касается и транспортной накладной, при переадресовке будет оформлен новый документ в новом пункте доставки.

Не менее важным условием, приведенным в блоке ответственности является срыв перевозки, включая условия по срыву погрузки и разгрузки. Срыв погрузки является довольно широким понятием и зачастую связан с нарушением выполнения обязанности по осуществлению перевозки. Данная санкция может быть применена к обеим сторонам перевозки, при этом зависит от многих факторов, как итог-перевозка не состоится. В ГК РФ и УАТ предусмотрена ответственность сторон за срыв погрузки, неподачу

транспортного средства к перевозке или непредоставление груза к перевозке, с указанием конкретных штрафов.

Обязанность перевозчика в данном случае является предоставление пригодного транспорта для перевозки, в соответствии с требованиями, предъявляемыми к транспортному средству. В свою очередь грузоотправитель обязан предоставить груз к перевозке в соответствии с товаросопроводительными документами, в соответствии с количеством, массой и видом.

Согласно п.1 ст. 34 УАТиГНЭТ: «За невывоз по вине перевозчика груза, предусмотренного договором перевозки груза, перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере двадцати процентов платы, установленной за перевозку груза, если иное не установлено договором перевозки груза. Грузоотправитель также вправе потребовать от перевозчика возмещения причиненных перевозчиком убытков в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.», в соответствии с п.2 ст.34 того же закона: «За непредоставление транспортного средства, предусмотренного договором фрахтования, фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф в размере двадцати процентов платы, установленной за пользование соответствующим транспортным средством, если иное не установлено договором фрахтования. Фрахтователь также вправе потребовать от фрахтовщика возмещения причиненных им убытков в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.» и в соответствии с п.3 ст.34: «За несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера, предусмотренных договором перевозки груза, перевозчик уплачивает грузоотправителю за каждый полный час просрочки штраф в размере, установленном договором перевозки груза, а в случае, если размер указанного штрафа договором перевозки груза не установлен, в размере»:

– «пяти процентов провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении»;

– «одного процента среднесуточной провозной платы определенной в соответствии с установленным договором перевозки груза сроком перевозки, при перевозке в междугородном сообщении».

Дополнительной зоной ответственности у заказчиков являются условия, связанные с особым контрольно-пропускным режимом, запрещающим провоз предметов на территорию погрузки или выгрузки [8]. Так, например, нередко происходят споры, при которых запрещено к провозу на территорию спиртосодержащие напитки или иные воспламеняющиеся предметы, а фактический перевозчик, не зная данных условий, нарушая данные требования, обрекает экспедитора к выплате штрафов. На такой случай в большинстве договоров между экспедитором и перевозчиком предусмотрены условия, что «перевозчик возмещает все убытки экспедитору, причиненные своими действиями», формулировка при этом может варьироваться, с сохранением самой сути.

В последние годы нередко добавляются условия, связанные с конфиденциальными положениями, сокрытием коммерческой тайны, раскрытием налоговой тайны, а также, все стороны взаимоотношений стали более существенное значение уделять форс-мажорным обстоятельствам, в связи с событиями в последние годы [26] и [51].

Распространенным явлением становится в последние годы условие о так называемых «налоговых заверениях» или «налоговой оговорке». Данные положения носят характер гарантий для крупных заказчиков, рискующих крупными суммами своего налога на добавочную стоимость (далее- НДС), который им подлежит к вычету [48]. Связано введение данных условий в первую очередь с мошенничеством в экспедиторской деятельности, посредством формирования логистических цепочек из компаний «однодневок», направленных на «дробление» бизнеса в целях налоговой оптимизации. Введенные заказчиками условия были созданы и введены сотрудниками Федеральной налоговой службы в целях сокращения незаконной деятельности, в свою очередь заказчики транспортных услуг

охотно ввели данные условия в свои договоры, обеспечивающих их гарантиями и спокойствиями в ведении деятельности. Введенные условия предоставляли право удержать из дебиторской задолженности сумму спорного требования, на основании предъявленного налоговым органом требования. Новеллы, введенные в договорном взаимоотношении между сторонами, являются ярким примером того, как уже действующая на практике норма правового регулирования стремительно закрепляется в практическом применении, но при этом не нашла своего отражения в законодательных актах, что ведет за собой неточности в трактовке данных норм, порождает нарушение прав субъектов предпринимательской деятельности и выражается как в явных финансовых убытков, так и нередко в полном блокировании деятельности конкретно взятой компании или даже группы компаний.

Данные условия, связанные с налоговыми рисками, при этом нередко необоснованными, являются основаниями у экспедиторов и перевозчиков обращаться к разъяснениям к своим страховым агентам. Так, в последнее время стали чаще подниматься вопросы, связанные с страхование своей налоговой ответственности. Обусловлены подобные риски тем, что компания экспедитор, например, не всегда может с точной уверенностью отвечать за действия привлеченных перевозчиков. Риски не отражения в отчетности операций могут способствовать налоговым проверкам и как следствие, при определенных обстоятельствах, если соответствующий запрос поступит заказчику услуг, он может исключить из отчетности операции с компанией экспедитором, а суммы возможных убытков удержать из дебиторской задолженности. Подобные меры вновь подняли актуальность страхования гражданской или уже налоговой ответственности, тесно граничащей с понятиями предпринимательского риска. Законом не предусмотрены условия, при которых налоговую ответственность было бы возможно застраховать, а страховщик, напротив, не станет идти на подобные риски, осознавая возможную мошенническую составляющую. Однако страхование данного вида ответственности непосредственно имело бы свои преимущества, т.к. на

сегодняшний день отсутствует прямая возможность на выплату какой-то компенсационной суммы. В случае спорных ситуаций, например, на основании акта налоговой проверки, требование об отказе в налоговом вычете может быть предъявлено к фактическому дебитору, который не станет выплачивать суммы кредитору, то есть перевозчику, который оказывал услуги, из-за мнимых доводов, не подтвержденных даже решением. В данном случае было бы уместно предусмотреть случай страхового возмещения, позволяющий минимизировать и сократить ответственность добросовестного перевозчика или же наоборот, позволит ему обезопасить себя от действий недобросовестного заказчика.

На сегодняшний день отсутствует возможность вышеописанного страхования, но при этом наличие таких рисков для сторон является важным фактором. И в данном случае стороны продолжают обращаться к вариантам разработки соответствующего налогового страхования, при ведении предпринимательской деятельности, как и в целом всей системы страхования, относящейся к транспортно-экспедиционной деятельности. Однако нужно подчеркнуть, что налоговые споры, вытекающие из деятельности грузоперевозчиков, связаны напрямую с наличием экспедиторского субъекта и отнесение данного элемента в логистической цепочке к «дроблению бизнеса». И данное обстоятельство необходимо законодательно конкретизировать, дав этому четкое понятие, с разграничением, когда и в каком случае, цепочка из взаимоотношений сторон будет являться налоговой оптимизацией, издержками бизнеса или искусственным дроблением.

В целом, проводя анализ условий договора, в частности блока ответственности, обращая внимание на правоприменительную практику, существуют условия, исключаящие ответственность перевозчика грузов. При наступлении случая утраты груза, о которой было описано ранее, обязанность доказывания вины возлагается на перевозчика, по своей природе являющееся положением, соотносимым с презумпцией вины. Напротив, существует положение презумпции невиновности, трактуемое, как вина не доказана,

пока не представлены соответствующие доказательства, подтверждающие наличие вины. Однако при утрате груза, зачастую вина будет определена фактически при обнаружении факта отсутствия груза, составлении соответствующего акта об отсутствии груза, как вина будет подтверждена. «Отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство» [12]. Следует отметить, что споры между перевозчиком и покупателем груза, довольно редко встречаются в практике. Наиболее частые случаи — это обращение к перевозчику его заказчика в виде владельца груза или экспедитора, при наличии логистической цепочки. Одним из ярких примеров, фабулой дела которого будет являться заключение договора на перевозку транспортного средства, при котором отсутствуют товаросопроводительные документы, уточняющие комплектацию поставляемого груза. В случае причинения ущерба, который может быть выражен в недопоставке частей такого транспортного средства, может вызвать крупный и дорогостоящий спор. Доказательством отсутствия вины по такому делу будет являться обязанность перевозчика сделанные фотографии на погрузке, по пути следования, а также на выгрузке. Соответственно фотографии должны быть качественными, четкие, охватывающие полностью весь груз. В противном случае, грузоотправитель, имея злой умысел, может возложить причиненные убытки по недопоставке соответствующих частей транспортного средства.

Условия, включаемые в договор, нередко являются поводом для споров между компаниями. В целях обеспечения долгосрочного и плодотворного сотрудничества, компании стараются найти компромиссные условия, особенно это является в интересах компаний экспедиторов, чья деятельность напрямую зависит от договорных условий. Все предложения об изменении условий договора оформляются посредством протокола разногласий или дополнительным соглашением к договору.

Завершая вторую главу и подводя итоги, мы пришли к выводам о том, что Гражданское законодательство, в совокупности с транспортными кодексами имеют расхождения из правоприменения. Ответственность,

предусмотренная законом, существенно отличается от тех условий, которые стороны включают в свои договоры на постоянной основе [52]. В действующем законодательстве предусмотрены пробелы, неточности и противоречивая, подлежащие изменению и актуализированию. В современное законодательство требуется внести соответствующие изменения исходя из правоприменительной практики для устранения неточности при взаимодействии между сторонами, во избежание неточности в толковании права, особенно учитывая наличие субъекта экспедитора и выстраивание логистических цепочек. В данную сферу необходимо вносить изменения не только по формату работы и взаимодействия между сторонами, но и также требуется внести изменения, связанные с налогообложением при наличии субъекта экспедитора и выстраивании логистической цепочки, в целях разграничения между оптимизацией налогообложения и дроблением бизнеса. Также необходимо внести соответствующие изменения в законодательство по возможности страхования налоговой ответственности, при взаимоотношениях между контрагентами, направленной на возможность продолжения деятельности компании без удержания в качестве убытков дебиторской задолженности, как суммы причиненных убытков, на основании предъявленных документов со стороны федеральной налоговой службы.

Глава 3 Особенности досудебного и судебного урегулирования споров

3.1 Особенности досудебного урегулирования споров

Досудебное урегулирование представляет собой отдельный блок отношений, регулируемый как законодательными актами, так и условиями договора. При возникновении споров между сторонами, при отсутствии возможности устного урегулирования споров или посредством обмена сообщениями в формальном порядке, предусмотрен юридический регламент, установленный Положениями гражданского законодательства, а также нормами Арбитражного процессуального кодекса РФ, согласно которому сторона, до обращения в суд за разрешением спора, обязана соблюсти досудебный порядок урегулирования спора [2].

Следует отметить, что внесудебное урегулирование— это переговорный процесс, зачастую устный или имеющий характер формальной переписки, носящий добровольный характер [30]. Зачастую идет совместно с досудебным урегулированием, представляющим собой обязательные меры, посредством законодательно предусмотренных способов, без соблюдения которых обращение в суд не представляется возможным [31].

Претензия составляется в письменной форме, без конкретной формы к оформлению. В ней отражаются нарушенные нормы закона или договора, с последствиями их нарушения, а также предложенные варианты урегулирования спора. Требования излагаются четко и наиболее подробно, с указанием подробного расчета, если требование имеет денежный или материальный характер. Для получения оплаты необходимо также указать банковские реквизиты. В обоснование своей позиции необходимо приложить все имеющиеся документы, доказывающие позицию и нарушение, совершившее стороной. Как правило, основные документы, прикладываемые к претензии, являются: договор между сторонами, договор-заявка, транспортные

документы, товаросопроводительные, акты и при необходимости иные документы, подтверждающие размер ущерба, в т.ч. оценочная экспертиза.

Соблюдение претензионного порядка стороны, в целях собственного удобства взаимодействия, нередко предусматривают в договоре в виде отсылки к сканированным копиям, отправленным посредством электронного документооборота, а также посредством сканированных копий, отправленных по адресу электронной почты [13]. Технологии цифровизации данных взаимоотношений все больше охватывают сферы делового взаимоотношения и урегулирование споров не исключение. Это же условие касается обязанности направления копии искового заявления в случае, если сторонам не удалось договориться досудебно.

В случае нарушения условий по соблюдению досудебного порядка урегулирования спора, суд имеет право считать соблюдение досудебного порядка не соблюденным и оставить исковое заявление без движения, при отсутствии приложенного документа, в подтверждение соблюдения досудебного порядка, либо отказать в исковых требованиях после принятия искового заявления к производству, но при условии, что о подобном нарушении будет заявлено со стороны ответчика [2].

Досудебное урегулирование спора является способом разрешения конфликтной ситуации, с соблюдением законно предусмотренных способов, при реализации которых спор должен быть исчерпан. При отсутствии возможности досудебного урегулирования, если стороны не пришли к разрешению спора или от виновной стороны не поступил ответ на претензию, то по прошествии 30 календарных дней, спор передается на рассмотрение в суд, в соответствии с законом. Следует отметить, что договором может быть предусмотрен иной срок рассмотрения и ответа на претензию. Нередко в перевозках грузов срок устанавливается 5-15 дней, включая различные вариации в исчислении дней: календарные, рабочие, банковские дни, на что следует обращать особое внимание, ведь это непосредственно влияет на возможность более успешного досудебного урегулирования конфликтов, а

при дефиците и ограниченности во времени, особенно учитывая почтовые задержки, можно оказаться в ситуации, при которой не получив претензию, сторона уже подаст иск в суд. Так ведь соблюдение претензионного порядка позволяет сторонам подготовиться к судебному заседанию, подготовить все документы и определиться с судебной стратегией.

Преимуществами досудебного урегулирования без сомнения принято считать в первую очередь возможность сохранив отношения, решить конфликтную ситуацию, посредством делового документооборота и продолжить сотрудничество. Стороны избегают не только длительных временных затрат на участие в судах, но и экономят существенные суммы денежных средств на юридические расходы, государственные пошлины и иные судебные издержки. Нередки случаи, когда юридические расходы, включая всевозможные издержки, превышали цену иска.

Досудебное решение позволяет также избежать репутационных рисков, связанных с публичным характером судебных споров. Многие компании, особенно в транспортной сфере, прежде чем заключить договор на оказание услуг, проявляют должную осмотрительность и проверяют контрагентов на благонадежность, что выражается в анализе и проверке не только финансового и имущественного положения, но и историю судебных разбирательств. Компания, которая регулярно выступает ответчиком по делу имеет низкую конкурентную составляющую в сравнении с компанией, у которой отсутствуют судебные споры [15].

Еще одним бесспорным преимуществом досудебного урегулирования спора является отсутствие применяемых мер обеспечительного характера на период рассмотрения судебного заседания. Суд, удовлетворяя требования, выдает исполнительный лист, исполнение которого сопровождается исполнительным производством, которое включает в себя арест имущества и банковских счетов, запрет или ограничений на регистрационные действия. Решение спора в досудебном порядке имеет множество преимуществ для

сторон и возможностей для его реализации законом предусмотрено множество, по выбору сторон.

Обратным фактором при досудебном решении спора также является ухищренность стороны, являющейся будущим ответчиком или должником по делу. Если компания является субъектом малого предпринимательства, то узнав о наступлении для себя предположительно негативных последствий, претензия может послужить ему уведомлением, на основании которого он сможет скрыть свои активы, вывести денежные средства со счетов и даст ему время на более тщательную подготовку к предстоящему судебному процессу. В этом случае кредитор будет находится в невыгодном положении и досудебный порядок будет действовать против него, т.к. исковое заявление подать еще нельзя и соответственно обеспечительные меры также невозможно применить. В данном случае нет четкого механизма, как действовать стороне, чьи права были нарушены и имеются риски неполучения денежных средств, независимо от исхода судебного решения.

Безусловно бывают случаи, когда досудебно урегулировать спор не представляется возможным. Так, например, сторона, являющаяся должником, может намеренно затягивать оплату имеющейся задолженности посредством предоставления гарантийного письма, ведения длительной претензионной переписки, в соответствии со сроками. И даже при переходе в судебный процесс, сторона может намеренно злоупотреблять правом и вводить суд в заблуждение, ссылаясь на несоблюдение надлежащего досудебного порядка.

Длительный период времени, между сторонами, испортившими свои взаимоотношения, наиболее часто это касалось хитрых юристов, представляющих интересы компаний, были споры, основывающиеся на неполучении почтовой корреспонденции, включая претензии, требования и информационные письма, которые не были получены под предлогом уклонения от исполнения своих обязательств. В соответствии с п.1 ст. 165.1 ГК РФ «юридически важное сообщение считается доставленным, даже если оно поступило получателю, но не было вручено ему или адресат не

ознакомился с ним по обстоятельствам, зависящим от него» [12]. В соответствии с п. 67 Постановления Пленума ВС РФ от 23 июня 2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации»: «Юридически значимое сообщение считается доставленным и в тех случаях, если оно поступило лицу, которому оно направлено, но по обстоятельствам, зависящим от него, не было ему вручено или адресат не ознакомился с ним (пункт 1 статьи 165 ГК РФ). Например, сообщение считается доставленным, если адресат уклонился от получения корреспонденции в отделении связи, в связи с чем она была возвращена по истечении срока хранения.», «Риск неполучения поступившей корреспонденции несет адресат. Если в юридически значимом сообщении содержится информация об односторонней сделке, то при невручении сообщения по обстоятельствам, зависящим от адресата, считается, что содержание сообщения было им воспринято, и сделка повлекла соответствующие последствия (например, договор считается расторгнутым вследствие одностороннего отказа от его исполнения).»

Также важным обстоятельством является наличие в договоре адреса, который фактически является постовым или таковое подразумевается, при отражении его в договоре. Таким образом, в этом случае, будет считаться надлежащее отражение в договоре именно такого адреса, отличающегося от юридического, а в случае представление доказательств получения корреспонденции по такому адресу станет бесспорным доказательством в суде и доводом по отсутствию отправки почты по юридическому адресу. Цифровизация отношений также нашла свое отражение и в досудебном урегулировании и суды стали принимать в качестве доказательств отправки претензий по адресу электронной почты, если такое условие было предусмотрено в договоре между сторонами. В свою очередь, по такому принципу допускается и попытки по урегулированию споров посредством мессенджеров и переписок между сторонами. (Обзор практики применения арбитражными судами положений процессуального законодательства об

обязательном досудебном порядке урегулирования спора, утв. Президиумом ВС РФ 22 июля 2020 г.) [32].

Срок исковой давности в транспортной сфере составляет 1 год и у сторон есть риски его пропустить. Согласно п. 3 ст. 202 ГК РФ течение срока исковой давности приостанавливается, если стороны прибегли к предусмотренной законом внесудебной процедуре разрешения спора, в том числе к обязательному претензионному порядку (п. 16 Постановления Пленума ВС РФ от 29 сентября 2015 г. № 43 «О некоторых вопросах, связанных с применением норм Гражданского кодекса Российской Федерации об исковой давности»).

Течение срока исковой давности приостанавливается на срок соблюдения претензионного порядка – с момента направления претензии до момента получения отказа в ее удовлетворении. Непоступление ответа на претензию в течение 30 дней (ч. 5 ст. 4 АПК РФ) или срока, установленного договором, приравнивается к отказу в удовлетворении претензии, поступившему на 30-й день или в последний день срока, установленного договором (п. 35 Обзора судебной практики ВС РФ № 1 за 2019 г.) [2]. (Обзор практики применения арбитражными судами положений процессуального законодательства об обязательном досудебном порядке урегулирования спора, утв. Президиумом ВС РФ 22 июля 2020 г.) [32].

Согласно п.2 ст.452 ГК РФ, обязательным также является досудебный порядок при расторжении договоров [12]. Суды указывают, что «предметом рассмотрения такого спора могут быть только основания расторжения, заявленные в досудебном порядке. То есть при обращении в суд истец не может менять правовое обоснование требования о расторжении договора, указанное им в досудебной претензии» [44].

«Если к исковому заявлению не приложены доказательства соблюдения досудебного порядка, суд оставит его без движения» [2]. «Если же иск принят к производству, но в дальнейшем будет установлено, что досудебный порядок не соблюден, суд по своей инициативе или по ходатайству стороны по делу

может оставить исковое заявление без рассмотрения» [2]. В то же время Верховный Суд РФ указывал, что если в арбитражном суде первой инстанции ответчик не заявлял довод о несоблюдении истцом досудебного порядка урегулирования спора, то данный довод не может быть рассмотрен в качестве основания для отмены судебных актов в арбитражных судах вышестоящих инстанции (Обзор практики применения арбитражными судами положений процессуального законодательства об обязательном досудебном порядке урегулирования спора, утв. Президиумом ВС РФ 22 июля 2020 г.).

А вот если суд установит, что истец, будучи осведомлен о надлежащем ответчике, намеренно обратился в суд с требованиями к нему, пытаясь извлечь из этого преимущества, или если вновь привлеченный (вступивший в дело) ответчик докажет, что он имел намерение урегулировать спор в досудебном порядке, но был лишен такой возможности, то суд вправе отнести на истца все судебные расходы вне зависимости от результатов рассмотрения дела, согласно ст. 111 АПК РФ [2].

3.2 Особенности судебного урегулирования споров

Судебное урегулирование начинается с момента, когда поданная претензия не была удовлетворена в сроки, предъявленные к ее рассмотрению, по умолчанию данный срок равняется тридцати календарных дней. Или если переговоры по разрешению конфликта не привели к решению спора.

Срок на подачу искового заявления составляет один год с момента события, когда сторона узнала о нарушенном праве. Де-юре появление самого факта нарушенного права является моментом начала срока исковой давности.

При наступлении события, чье право было нарушено, направляется претензия. В тех случаях, когда произошла утрата груза, в виде его недостачи или повреждения, подать претензию могут отправитель груза и получатель, т.е. продавец или покупатель груза. Из правоприменения в данном случае следует, что при наличии нескольких субъектов, претензии подаются друг к

другу в зависимости от того, у кого с кем заключен договор. Покупатель к продавцу, продавец к экспедитору, а последний к перевозчику. В связи с наличием логистической цепочки и наличия множества субъектов в споре, после предъявления всех требований друг к другу по порядку, соблюдая весь регламент досудебного урегулирования, стороны получают право на обращение в суд. Однако в суде будет важным доказать, что оплата между сторонами произошла надлежащим образом, чтобы доказать факт убытка и компенсации его возмещения.

Судебная система в настоящее время является крайне загруженной. В связи с этим, среди транспортных споров активно применяются судебные приказы и исковые требования, насчитывающие суммы требования до 1,2 млн. рублей.

Существует такой вид рассмотрения споров, как «упрощенное производство». Это порядок, который осуществляется по общим правилам искового производства в арбитражном процессе, в соответствии с нормами АПК РФ. Существует данный порядок в целях оптимизации судебной работы и упрощения разрешения споров для сторон. Особенностью является рассмотрение споров в ускоренном порядке, по заявлению стороны, без вызова сторон, что позволяет всем участникам процесса, включая суд, сэкономить на времени, материальных затратах, а также услугах представителя. 5 января 2024 года увеличили максимальный размер требований по искам, которые рассматривают по упрощенному производству, ранее такая сумма составляла до 800 тысяч рублей. Суду позволили по его усмотрению или по ходатайству участников дела провести заседание с их вызовом и при этом не переходить к рассмотрению дела «по общим правилам искового производства». Упрощенное производство является выгодным и крайне удобным способом разрешения дела при минимальных судебных расходах и отсутствием необходимости в личном посещении, что является безусловным его преимуществом. Преобладающее большинство дел,

вытекающее из транспортных перевозок грузов как раз подпадают под критерии рассмотрения дела в данном производстве.

Отдельным способом разрешения дела является приказное делопроизводство, регулируемое ст. 229.1 АПК РФ. Выражает это в «судебным актом, вынесенным судьей единолично на основании заявления о взыскании денежных сумм по требованиям взыскателя» [2]. Существенным преимуществом судебного приказа является его статус исполнительного документа и приводится в исполнение в порядке, установленном для исполнения судебных решений.

Данные рычаги позволяют в ускоренном, упрощенном формате добиться справедливости и получить решение суда к исполнению. Особенно учитывая, что при разрешении споров в общем порядке, судебные процессы назначаются с разницей в несколько месяцев, в некоторых случаях и добиться получения решения можно по истечению года и более.

Основополагающим принципом при решении любого судебного спора будет являться ст. 309 ГК РФ, при которой «Обязательства участников договора должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона» и ст. 310 ГК РФ «Односторонний отказ от их исполнения допускается только в случаях, предусмотренных законодательно» [12].

Нередки случаи встречных исковых требований, например, где одна сторона взыскивает денежные средства за неоплаченную перевозку, а встречным обязательством предъявляется требование о взыскании причиненного ущерба. При таких спорах важным значением будет наличие претензии, о которой было рассмотрено ранее, в соответствии с ч. 2 ст. 132 АПК РФ. Исключением будет являться если встречное исковое требование касается тех же отношений, что и первоначальное, и это также усматривается из содержания ответа на претензию [2].

В судебной практике немало споров, основывающихся на применении штрафных санкций за неверно предъявленные документы или указание недостоверных сведений в таковых.

Также регулярные споры основываются на превышении допустимой нагрузки по осям транспортного средства или превышение массы груза, от указанной в товарно-сопроводительных документах. Ответственность по данным спорам зачастую заказчики стараются возложить на перевозчика, т.е. контроль на погрузке и распределение груза по осям лежит на водителе. Если водитель не проконтролировал должным образом массу груза и на пути следования был составлен протокол о нарушении, то данные штрафы возлагаются на перевозчика. Взаимоотношения, связанные с перегрузом транспортного средства, имеют тенденции возложения на перевозчика ответственности, в связи с особенностью водителей по пути следования брать дополнительные грузы. Как следствие, заказчик, осознавая массу своего груза, понимая, что перегруза по осям быть не может, заранее возлагает в договоре ответственность на водителя.

Судебная практика в РФ построена на ограниченном характере ответственности экспедитора или перевозчика. Это означает, что при утрате, недостаче груза или его повреждениях, возмещению будет полагаться только реальный ущерб, без учета упущенной выгоды. Как бы не пытались грузовладельцы включать в исковые требования упущенную выгоду, суды настаивают на позиции, что к уплате подлежат суммы, исходя из фактической стоимости груза по товаросопроводительным документам.

Проводя аналогию с правом зарубежных стран, можно выделить Соединенные Штаты Америки, в которых ответственность за возмещение любого ущерба лежит на перевозчике, как указано в «Carmack Amendment». «Водители грузовых автомобилей несут ответственность за полную стоимость груза. Грузоотправитель не должен доказывать небрежность перевозчика при доставке груза, значение имеет только факт повреждения груза. Обязанностью отправителя является то, что он должен убедиться, что груз при поднятии на

транспорт перевозчика был в хорошем состоянии и поврежден после его получения и что сумма ущерба может быть определена количественно. Грузоперевозчик несет полную ответственность за ущерб, независимо от того, как он был нанесен. От ответственности перевозчик освобождается только при особых обстоятельствах.»

Частые споры, встречающиеся в судебной практике, заключаются во взыскании дебиторской или кредиторской задолженности. Помимо самой суммы задолженности, стороны также предусматривают неустойку, как способ обеспечения платежа. При этом, как сложилось в судебной практике, оплата основной суммы задолженности не лишает права кредитора на требование к оплате неустойки или процентов за пользование чужими денежными средствами по ст. 395 ГК РФ, о чем приведено в источниках [12] и [33].

Так как сфере автомобильных перевозок грузов имеет особенность по возникновению и применению штрафных санкций, как по договору, так и в связи с наложением административных штрафов, то судебные споры по взысканию таковых являются не редкими [34]-[35]. По ним также предусмотрено возложение неустойки и при нахождении компромиссов по оплате у стороны кредитора имеется возможность заявить о снижении неустойки по ст. 333 ГК РФ: «право суда уменьшить неустойку, если она несоразмерна последствиям нарушения обязательства» [12].

Для обеспечения единообразия правоприменительной практики по вопросам ответственности по договору перевозки большое значение имеет Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»: «Перевозчик возмещает убытки, причиненные своему контрагенту ненадлежащим исполнением обязательства в виде просрочки доставки груза (статьи 15, 393 ГК РФ). Например, в случае просрочки доставки груза грузоотправитель как сторона договора перевозки

вправе требовать с перевозчика возмещения убытков, в размер которых в том числе могут быть включены суммы, уплаченной грузоотправителем, являющимся продавцом по договору купли-продажи, договорной неустойки за просрочку доставки товара покупателю.» «Кроме того, согласно части 11 статьи 34 Устава перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф за просрочку доставки груза в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором перевозки груза. Общая сумма штрафа за просрочку доставки груза не может превышать размер провозной платы. Данная неустойка носит штрафной характер и взыскивается независимо от того, что перевозчик возместил убытки, причиненные просрочкой доставки груза, контрагенту по договору перевозки.» Сроки, установленные сторонами для осуществления перевозки, является существенным условием при оказании услуг по перевозке грузов и нарушение данного условия может нести за собой крайне негативные последствия. Соответственно сроки оказания услуг являются неотъемлемым показателем качества выполнения работы, а строгое соблюдение их является показателем высокого профессионализма перевозчика.

Проводя описание судебного урегулирования, невозможно не упомянуть о Индивидуальных предпринимателях (далее- ИП) и самозанятых, доля которых, среди субъектов, оказывающих транспортные услуги, неуклонно растет. Так, оказываемые услуги самозанятыми гражданами, автоматически подводят заказчиков не только к пристальному контролю со стороны гос. Органов, но и взаимоотношение с ними сопрягается с финансовыми рисками.

Самым основным риском взаимодействия с самозанятым является обстоятельство, если последний утратит статус самозанятого при взаимодействии с заказчиком. В таком случае заказчику придется включить такое лицо в отчетность, как физическое лицо, уплатить с вознаграждения, перечисленного после утраты физлицом статуса самозанятости, НДС по ставке 13%. Если доход исполнителя превысил лимит 5 млн в год, то НДС

уплачивается по ставке 15%, а также рассчитать и уплатить страховые взносы с перечисленных вознаграждений в размере 30 от суммы. Малый бизнес из реестра МСП платит страховые взносы с доходов в пределах МРОТ (16 242 рубля в 2023 году) по ставке 30%, а с дохода, превышающего эту величину — по ставке 15%. В случае, если избежать этих отчислений, то данные суммы будут начислены в принудительном порядке Федеральной налоговой службой, а также назначат штраф в размере 20% от неуплаченной суммы, в соответствии со ст. 122 НК РФ и 123 НК РФ [27].

Во избежание подобных рисков, Заказчику следует заранее в договоре прописывать условия, по которому физлицо обязуется передать сведения заказчику в случае утраты статуса самозанятого. А также обязанность заплатить неустойку, равную сумме расходов на страховые взносы, НДФЛ и штрафы, которые понесёт компания, если исполнитель в установленный договором срок не проинформирует об изменениях.

Одним из существенных отличий в данной сферы, в случае наступления спора, будет являться отличие в судебном органе. Рассматривает споры между юридическими лицами и самозанятыми гражданами суд общей юрисдикции (мировой, районный или городской), а регулируются отношения неизменно Гражданским кодексом. В случае спора с самозанятым или ИП, досудебный порядок не отличается по своей сути от взаимодействия между юридическими лицами и обязателен к соблюдению.

Отличие самозанятого гражданина от физического лица или работника организации, будет тот факт, что привлекать к ответственности его будут как субъекта предпринимательской деятельности. В свою очередь, самозанятый, как и ИП, отвечает за свои долги собственным имуществом, в отличие от юридического лица. Однако выигранный суд еще не означает гарантию взыскания денежных средств, ведь личный счет самозанятого или ИП может являться также счетом, на который поступают пособия, алименты, которые имеют гарантии неприкосновенности от взыскания. При обращении взыскания на имущество гражданина не могут быть изъяты: единственное

жилые, предметы домашнего обихода, личные вещи, а также вещи, оформленные на его родственников (ст. 446 ГК РФ).

В случае, если возможности взыскать с должника ИП или самозанятого денежные средства не представляется возможным на протяжении более трех месяцев, у кредитора появляется право на подачу искового заявления, в соответствии с нормами АПК РФ о банкротстве. Процесс банкротства является длительной процедурой, предполагающая несколько этапов. По завершению которой должник либо расплачивается своими активами, посредством реализации имущества, включая личное имущество и денежные средства, определенные в ходе определения конкурсной массы, либо признается банкротом и задолженность списывается без возможности к дальнейшему взысканию. Но следует учитывать, что данная мера спонсируется с средств кредитора, в случае отсутствия таковой, суд откажет в рассмотрении по делу. По прошествии процедуры банкротства, в соответствии с требованиями Федерального закона от 26.10.2002 № 127-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О несостоятельности (банкротстве)» (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.01.2024), арбитражный управляющий определит конкурсную массу, рассчитается с кредиторами и суд объявит должника банкротом. Следует учитывать, что заявление о банкротстве могут подавать и другие кредиторы, важно отслеживать состояния должников, а иначе по наступления статуса «банкрот», предъявить требования будет уже невозможно. Еще одним важным аспектом, побуждающим к банкротству ИП или самозанятого является возможность оспорить сделки, связанные с куплей-продажей имущества, активов, дарственных сделок, а также иные операции, осуществляемые с имуществом должника, заключенные в период 3 лет до начала банкротства. Подобные меры направлены на предостережения избавления от имущества, сокрытия имущества, перевод на аффилированных лиц, родственников активов, что дает возможность либо пресечь подобные действия, либо оспорить те сделки, которые имели место в указанный период и включить суммы в конкурсную массу для распределения между

кредиторами, несмотря на наличие уже других собственников у этого имущества. В соответствии со ст. 195-197 Уголовного кодекса РФ, предприниматель имеет риски быть привлеченным к ответственности за причинение значительного ущерба, вывод активов и финансовые операции в нарушении законодательства. Данные обстоятельства имеют существенное значение в ходе ведения досудебных переговоров и имеют возможность психологического и морального воздействия на своего должника, знание которых может позволить избежать всего этого на практике.

Отдельно следует отметить, если ИП или самозанятый прекратит свою деятельность, то задолженности остаются у физического лица. Кредитор имеет право продолжить взыскание долга всеми доступными законными способами у индивидуального предпринимателя или самозанятого гражданина, но уже с физического лица, в соответствии со ст. 48 НК РФ.

Говоря о судебной практике с иностранным элементом, то в настоящее время правоприменительная практика претерпевает регулярные изменения. Верховный Суд РФ регулярно представляет комментарии, обзоры судебной практики или выносит постановления, придерживаясь при том определенных фундаментальных положений. Одним из таких положений является принцип МЧП, приведенный в статье 1210 ГК РФ: «Стороны договора могут при заключении договора или в последующем выбрать по соглашению между собой право, которое подлежит применению к их правам и обязанностям по этому договору.» ВС также неоднократно отмечал: «игнорирование судами оговорки о применимом праве противоречит принципам свободы договора и автономии воли участников гражданских правоотношений, подрывает разумные ожидания сторон сделки и стабильность внешнеторгового оборота, препятствует становлению и развитию партнерских деловых отношений». ВС РФ также отмечает, что в соответствии со ст. 1208 ГК РФ «Исковая давность определяется по праву страны, подлежащему применению к соответствующему отношению.» И также было отмечено, что без точного и верного определения применяемого права невозможно

рассмотреть спор и определить точный срок исковой давности. Определение применяемого права является задачей, которая стоит перед судом как первостепенная, в т.ч., как и срок исковой давности.

Равным образом согласно пункту 1 статьи 1 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (заключена в г. Женеве 19 мая 1956 года) эта конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальной принадлежности заключающих договор сторон.

В силу положений Конвенции ООН «о договорах международной купли-продажи товаров 1980 г.», как было отражено в Определении от 11 марта 2021г. по делу А25-755/2019 «Исходя из того, что Российская Федерация и КНР являются Договаривающимися Государствами, спорные контракты автоматически подпадают под действие положений Венской конвенции по пункту 1(а) статьи 1 этой конвенции.», «указание в контрактах на применение к ним Венской конвенции юридически излишне и, по-видимому, направлено лишь на уменьшение риска случайного игнорирования конвенции при разрешении судебных споров». Вышеуказанные положения напрямую дают верное и истинное толкование норм Конвенций, включая условия, когда стороны напрямую не делают отсылок на ее применение.

ВС РФ также отметил: Конвенция «об исковой давности в международной купле-продаже товаров 1974 г.» (далее – Нью-Йоркская конвенция) не является частью Венской конвенции, а также в принципе не могла быть применена при рассмотрении указанного дела, поскольку ни одна из сторон спорных договоров поставки не относится к договаривающимся государствам». Отмечено также, что «Нью-Йоркская конвенция не является частью правовой системы Швеции, в связи с чем не могла быть применена при

рассмотрении данного спора на основании норм применимого шведского законодательства.» ВС заключил, что, «исходя из общих положений законодательства о правилах применения норм иностранного права, вопрос о соблюдении сроков исковой давности должен был быть решен на основании прямо выбранного сторонами шведского права.»

Проанализировав вопрос о распределении обязанностей по установлению содержания норм иностранного права, Суд подчеркнул, что из общих положений материального и процессуального права, а также разъяснений, содержащихся в постановлениях Пленума ВС № 24 и от 27 июня 2017 г. № 23 «О рассмотрении арбитражными судами дел по экономическим спорам, возникающим из отношений, осложненных иностранным элементом», следует, что содержание норм иностранного права устанавливается судом в соответствии с их официальным толкованием, практикой применения и доктриной в соответствующем иностранном государстве. ВС РФ намеренно отметил важность определения судами нормы применяемого права, «процессуальная активность суда по исследованию вопросов права должна быть существенно выше, чем при решении вопросов по фактическим обстоятельствам дела».

При применении иностранного права суд устанавливает содержание его норм в соответствии с их официальным толкованием, практикой применения и доктриной в соответствующем иностранном государстве. В целях установления содержания норм иностранного права суд может обратиться в установленном порядке за содействием и разъяснением в Министерство юстиции Российской Федерации и иные компетентные органы или организации в Российской Федерации и за границей либо привлечь экспертов. Суд в любом случае «не освобождается от обязанности по установлению содержания норм иностранного права».

Однако судом также отмечались такие обстоятельства, исходя из п. 3 ст. 1191 ГК РФ, «при разрешении спора не предприняты достаточные меры для

уяснения норм иностранного права». Что также соотносится с обязанностью нижестоящих судов по верному определению применяемого права.

Анализируя выводы Верховного суда, в применении норм МЧП, каждое из определений содержит ссылки на фундаментальные нормы МЧП, а именно в установлении норм по определению применению верного применяемого права, его содержания, а также определение сроков исковой давности, которая может отличаться от особенностей такого права.

Рассматриваемые определения имеют значение для нижестоящих судов и порядку рассмотрения споров с иностранным субъектным составом. Однако это определение является одним из последних определений, определяющих взаимодействие с иностранным элементом, в связи с рядом последующих событий, закрытием границ, введение санкционных режимов и ограничений в допуске на территорию зарубежных стран транспортных средств с российскими номерами. Таким образом, можно сделать вывод, что судебная практика разрешения споров с иностранным элементом в ближайшие годы будет претерпевать существенные изменения и тенденция к введению новых законных и подзаконных актов остается актуальным вопросом.

Следует также отметить, что выиграть дело в суде, независимо от его территориальной расположенности, еще не является залогом успешного разрешения ситуации. Взыскание задолженности с иностранного субъекта является проблемой, которая на сегодняшний день имеет первостепенную значимость и многие государства всячески пытаются находить возможные компромиссы по урегулированию имеющихся трудностей, однако в связи с текущей экономической и геополитической обстановкой в мире, данные взаимоотношения сторон если не поставлены на паузу, то являются крайне натянутыми, это относится ко всем иностранным субъектам, с кем Российская Федерация проводит международные сделки.

В настоящее время разрешать споры с иностранными контрагентами является проблемой. Основания для этого имеют множество предпосылок, одна из которых нежелание иностранных субъектов вести мирные

переговоры, отдавая предпочтения соблюдению формального досудебного порядка и переходя сразу к разрешению споров в судебном порядке. Множество споров в прошлые годы решались продуктивными переговорными процессами, использовались различные компромиссные рычаги, например, еще в 2022 году стороны нередко склонялись к договору цессии и передавали обязанности своему цессионарию в другой юрисдикции (в странах СНГ, ОАЭ, Азиатским партнерам или другой нейтральной стране). Идея заключалась в переуступке прав другому лицу. К слову, данная практика имеет широкое значение до сих пор, но в рамках Российской юрисдикции, на территории нашей страны, между различными контрагентами и используется повсеместно. В конце 2022 года отношения сторон с иностранным субъектом стали крайне ущемлены из-за санкционного давления, в результате регуляторы недружественных стран стали также оказывать свое воздействие на такие сделки, что свело на нет подобные способы урегулирования споров.

Как утверждают многие именитые российские юристы, при выборе места судопроизводства нужно учитывать, где предстоит приводить к исполнению решение и если таковое придется приводить к исполнению за рубежом, практикующие международные юристы сводятся к вердикту о необходимости изначально разрешать споры в международном арбитраже.

Многие условия зависят от того, с дружественной страной заключены взаимоотношения или нет. При первом варианте, как правило, трудности не возникают и местные суды и судебные приставы принимают к исполнению отечественные решения судов. Трудности взаимодействия с недружественными странами поспособствовали ограничению и ущемлению в защите прав на территории иностранного государства, выразившиеся в отказах в предоставлении юридических услуг российским компаниям и предпринимателям, а также возникают вопросы о непредвзятости со стороны, как представителя российской компании, так и судебного органа. К иным трудностям следует также отнести невозможность приехать за рубеж

представителю, в связи с участвовавшими случаями отказов с визами и способами оплат услуг сторон.

Решение российского суда в зарубежных странах, в настоящее время, приводится к исполнению не легко, особенно это касается тех стран, которые принимают активное участие в утверждении, введении и применении санкционных пакетов в отношении РФ. Однако исполнение местных решений одной страны всегда затруднительно исполнялось за границей той страны, где оно было принято. Связано это с тем, что у таких стран нет соглашений о взаимном исполнении судебных решений с другими странами, Россия при этом не исключение. Подобные соглашения активно действуют и применяются в Европейских странах, группах стран, собранных в этнические союзы или, допустим, активно применяется на территории Евросоюза. При этом у стран с территории СНГ у России хоть и имеются собственные соглашения и договоренности, но сложности все еще остаются, а количество западных или азиатских стран ничтожно мало. Исполнение российского решения суда возможно лишь на основании принципа взаимности, но данный процесс является крайне длительным и сложным в реализации, не всегда подвластный компетенции квалификации специалиста. На сегодняшний день нет оснований предполагать, что данный принцип перестанет действовать, но риски, безусловно, имеются. Однако данный принцип основан давно, отказ от применения данного принципа, поспособствуют такому же действию и на территории нашей страны.

Частым примером при отказе в исполнении российского решения суда, зачастую в западных странах, например, могут со ссылкой на публичный порядок. Частыми ссылками также пользуется нарушение договорной подсудности и перевода спора. Решение, вынесенное ненадлежащим судом, является нарушением подп. «д» п. 1 ст. 5 Нью-Йоркской конвенции, а работа МКАС ценится тем, что его решение исполняется на территории более чем 160 странах мира, в том числе и России. Однако, как показывает практика, в настоящее время, вынесенное зарубежным судом решение в пользу

российской компании, будет являться поддержкой государства, а следовательно, как это воспримет общественность, будет означать солидарность с продвигаемой политикой нашей страны. Однако следует учитывать, что решение международного арбитражного суда, если таковое было вынесено в пользу санкционной компании, может не исполняться на территории других государств, что является существенной проблемой при разрешении споров, однако рычаги с использованием цессии все еще актуальны, как и было ранее указано. Издержки применения цессии также существует, к которым относится, ситуация, набирающая своих сторонников, где по вынесенному решению иностранный суд отказывает в цессии, признавая саму цессию исключительно, как способ избежания санкций. В связи с чем, рекомендации, которым следуют международные юристы основывается на заранее подготовленных мерах по цессии еще до начала разбирательства. Однако трудности с реализацией судебного решения могут связаны не только с санкционным давлением на компанию, но также и с работой банковского сектора, которые из-за отключения от SWIFT оказались без возможности как принять, так и осуществить перевод. Таким образом, иностранная компания может не осуществлять платеж в пользу компании нашей страны исключительно из-за технической невозможности.

Ст. 248.1 АПК, устанавливает исключительную компетенцию российских судов по спорам с участием лиц, попавших под санкции. Новая статья позволила переводить спор в юрисдикцию РФ. Следует отметить, что применять данную норму нужно лишь в случаях, когда компания имеет сложности для разрешения спора за рубежом, в том числе и в МКАС. К трудностям также можно отнести финансовые трудности с проведением спора за рубежом, предвзятость представителей и суда или же сложности в поисках представителей за рубежом. Нередкой причиной может являться сложность в получении визы и доступу к посещению той или иной страны. Еще одним фактором к применению данной нормы будет относиться изначальное намерение в неисполнении зарубежного решения за рубежом на свое

усмотрение и в целом прекращается ведение деятельности у компании на территории зарубежных стран. Нужно помнить, что проводить спор на территории РФ следует, если у иностранного субъекта есть активы на территории РФ, в противном случае, есть риски неполучения присужденных денежных средств.

Озаботиться о гарантиях исполнения судебного решения стоит еще до момента подачи искового заявления. Следует заранее включать в исковое заявление прошение о применении обеспечительных мер в виде наложения ареста или заморозки активов до разрешения спора по делу.

Завершая данную главу и подводя итоги проводимого исследования, можно сделать вывод, что современная правовая система не только в нашей стране, но и за рубежом требует к себе внимания, заключающегося в особенностях досудебного и судебного урегулирования, в частности в тех взаимоотношениях, которые имеют в себе иностранный элемент. Автомобильные грузоперевозки распространяются по всему миру и споры между сторонами переходят на уровень взаимодействия, где правовая система или применяемое право не всегда способно урегулировать спор между сторонами или предложить наиболее выгодный для сторон исход. Данные условия затрагивают не только ограниченные возможности сторон при досудебном урегулировании, но и возникают споры по решению споров в судебном порядке за рубежом, включая вопросы по отправке и получению почтовой корреспонденции, а также связанные с исполнением судебного решения.

Заключение

В настоящее время грузоперевозки автомобильным транспортом имеют существенное значение и невозможно недооценивать их вклад в развитие экономической составляющей не только в России, но и в мире. Данная сфера стремительно на своем примере продвигает все новые системы взаимодействия, продвигает различные договорные условия, включая стремительно развивающийся электронный документооборот. Развитие данной отрасли в условиях ограниченной рыночной экономики, с учетом напряженной политической обстановки, способствуют появлению более явных предпосылок в необходимости реформирования транспортного законодательства. В настоящее время сфера автомобильных перевозок грузов регулируется Гражданским кодексом, УАТиГНЭТ и иными нормативными актами, но значение договорных условий невозможно недооценивать, которые с каждым годом все сильнее отличаются от тех условий, которые приведены в современном законодательстве.

Договор перевозки грузов имеет вытекающие из своей основополагающей формы дополнительные подвиды, способствующие появлению дополнительного субъекта, как экспедитор и оказываемые им услуги. В последние годы в российском законодательстве было затруднительно определить количество сторон в договоре перевозки, но появление экспедиторской деятельности позволило внести новое понятие в транспортной сфере, как логистическая цепочка. По новым правилам, каждая сторона в данной системе взаимоотношений является самостоятельным договорным субъектом по отношению к другому лицу, при этом фактический заказчик и исполнитель могут быть не связаны договорными отношениями. У каждого субъекта в логистической цепи имеются собственные права и обязанности [28]. Каждая сторона в единой перевозке формирует свой вклад и выполняет различные виды деятельности для достижения единой цели. В конечном итоге, при поступлении груза к грузополучателю оформляются

надлежащим образом товаросопроводительные документы и сделка считается завершенной [16]. Тенденция совершенствования данной сферы деятельности посредством электронного документооборота позволяет сторонам более точно и качественно оказывать свои услуги, контролируя выполнение оказываемой услуги на каждом этапе, причем любой из заинтересованной стороны.

При проведении настоящего диссертационного исследования были выполнены поставленные цели, проведено комплексное изучение специфики правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом.

В ходе выполнения настоящего диссертационного исследования были определены виды договоров и соглашений, опосредующих осуществление перевозок грузов автомобильным транспортом, было изучено применимое к таким договорам право. Проведен комплексный анализ международного и российского законодательства. По результатам выполненной работы был проведен анализ судебной практики по спорам, связанным с перевозкой грузов автомобильным транспортом и выявлены пробелы в законодательстве в изучаемой сфере.

При определении формы и вида договора перевозки грузов автомобильным транспортом, вида и формата оказываемых услуг, были определены особенности в договорном взаимоотношении, тенденции по развитию данной сферы и подтверждение актуальности данного исследования. Определение порядка досудебного и судебного регулирования позволило понять тенденцию развития правоприменительной практики, особенности споров и определить пробелы в законодательстве. Было определено, что судебные споры в транспортной сфере связаны не только с причинением ущерба перевозимому грузу, но и споров, связанных с ненадлежащим выполнением договорных отношений. Отдельное внимание было уделено форс-мажорным условиям договора, которые в настоящее время имеют существенное значение при возникающих спорах.

Правовая составляющая договора перевозки грузов является сбалансированной и посредством законодательных актов позволяют точно

решать возникающие споры. Однако транспортное законодательство имеет ряд пробелов, связанных с отсутствием регулирования электронного документооборота и способы взаимодействия между субъектами логистической цепочки. Современное законодательство совершенно никак не регулирует и не описывает процессы взаимоотношения сторон, при наличии экспедитора, оказывающего экспедиторские услуги в качестве посредника. Данный пробел вносит неопределенность в правоприменительной практике, порождая споры и разногласия не только между сторонами в перевозке грузов, но и также вызывает дополнительное внимание со стороны государственных органов по вопросам налогообложения, применения мер по его оптимизации.

В ходе анализа досудебного и судебного урегулирования были определены наиболее распространенные предметы споров и виды их урегулирования, с учетом правоприменительной практики, а также наличия в субъектном составе, при взаимоотношениях, самозанятых граждан и индивидуальных предпринимателей.

Гражданское законодательство в сфере грузоперевозок не является совершенным и требует детальной проработанности, актуализации в соответствии с действующими правоприменительными особенностями и особенностями делового оборота, особенно нуждается в конкретизации сфера налогового и страхового регулирования, с вариантами более подробного описания экспедиторской деятельности, разграничения оптимизации налогообложения от искусственного дробления бизнеса. Также, действующие правоприменительные особенности, с тенденциями современного развития бизнеса требуют внимания в страховой сфере, а именно налоговой ответственности контрагентов, при наличии промежуточных звеньев в цепочке взаимосвязанных между собой компаний. Указанные изменения необходимо вносить, сопоставив актуальные проблемы с существующими задачами и отсутствием в нормативные акты четкого описания, способного регламентировать деятельность в сфере грузоперевозок автомобильным транспортом.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Актуальные проблемы грузоперевозок из-за COVID-19. Статья. [Электронный ресурс] URL: <https://gruzconsult.ru/articles/problemy-covid19> (дата обращения: 13.06.2023).
2. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 №95-ФЗ (ред. от 25.12.2023, с изм. и доп., вступ. в силу с 05.01.2024) СПС Консультант.
3. Артемов А. Ю., Белокуров В. П., Зеликов В. А., Климова Г. Н. Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок. Издательство ВГЛУ, 2016. – С. 10-15.
4. Бажина М. А. Некоторые аспекты документального оформления договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Транспортное право. – 2018. – № 3. – С. 3-7.
5. Бажина М. А. Основные направления реформирования законодательства о договоре перевозки грузов // Пермский юридический альманах // Ежегодный научный журнал. Статус 2018. с. 8-16.
6. Васильев А. В. Договор перевозки грузов (в том числе с использованием вагонов третьих лиц) по дореволюционному законодательству России // Транспортное право и безопасность, 2019. с.25-30
7. Вельможин А. В. Грузовые автомобильные перевозки. М.: СИНТЕГ, 2019. 912 с.
8. Ганева Е. О. Положительное и отрицательное содержание обязательств в рамочном договоре №2. Гражданское право, 2020. с. 3 URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42678448&ysclid=lsglg92k2922988067> (дата обращения 20.12.2023).
9. Гарипова Г. Р., Мирославская М. В. Управление информационными ресурсами в транспорте // учебное пособие // издательство КНИТУ 2019. с. 2-6

10. Гонгало Б. М. ред. Гражданское право. Учебник // Том 2, 3-е издание // переработанное и дополненное «Статут», 2018. с. 20-30
11. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 №51-ФЗ. // СПС Консультант.
12. Долинская В. В., Моргунова Е. А., Шевченко О. М. Гражданское право. Объекты прав // Учебное пособие для бакалавров. М.: Проспект, 2020. с. 10-11.
13. Духно Н. А., Землина А. И. Учебник Транспортное право // Общая часть. М.: Юридический институт МИИТ, 2017. с. 15-18.
14. Егорова М. А., Кинева А. Ю. науч. ред. Артемьев И. Ю. Конкурентное право // Учебник. Юстицинформ, 2018. с.10-13
15. Заразина Л. В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки груза. // Вестник МФЮА. 2016. № 4., 185-189 с.
16. Иванченко Л. А. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре // Логистические системы в глобальной экономике, 2018. - № 8., 128-131 с.
17. Иоффе О. С. Обязательственное право. М. 1975. с.111
18. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) (с изм. И доп., вступ. в силу с 05.01.2024). // СПС Консультант.
19. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020). // СПС Консультант.
20. Красник В. В. Межотраслевые правила по охране труда на автомобильном транспорте в вопросах и ответах. М.: Огни, 2019. 104 с.
21. Куликов, Ю. И. Грузоведение на автомобильном транспорте. М.: Академия, 2019. 214 с.
22. 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. 5-12 с.

23. Левкин Г. Г. Логистика в АПК // СПО. Лань, 2023. с. 12.
24. Левкин Г. Г., Организация интермодальных перевозок // СПО. Лань, 2024. с.8.
25. Ломакин Д. В. Коммерческие корпорации как субъекты корпоративных правоотношений // учебное пособие. Статут, 2020. с.25.
26. Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ) от 31.07.1998г. №146-ФЗ. // СПС Консультант.
27. Неруш Ю. И., Саркисов С. В. Транспортная логистика // учебник для вузов // М.: Юрайт, 2024. с.8.
28. Обзор по отдельным вопросам судебной практики, связанный с применением законодательства и мер по противодействию распространения на территории Российской Федерации новой коронавирусной инфекции COVID-19 №2 (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 30 апреля 2020 г. // СПС Консультант.
29. Обзор практики применения арбитражными судами положений процессуального законодательства об обязательном досудебном порядке урегулирования спора (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 22.07.2020 г. // СПС Консультант.
30. Обзор практики применения арбитражными судами положений процессуального законодательства об обязательном досудебном порядке урегулирования спора (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 22.07.2020 г. // СПС Консультант.
31. Обзор судебной практики Верховного суда Российской Федерации утвержден Президиумом Верховного суда российской Федерации №2 от 22.07.2020 г. // СПС Консультант.
32. Постановление Пленума Верховного суда №13 и Высшего Арбитражного суда Российской Федерации №14 от 08.10.1998 «О практике применения положений ГК РФ о процентах за пользование чужими денежными средствами». // СПС Консультант.

33. Постановление Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», в ред. от 25.08.2021. // СПС Консультант.

34. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации», в ред. от 30.11.2021. // СПС Консультант.

35. Постановления Пленума Верховного Суда от 24.03.2016 № 7 «О применении судами некоторых положений ГК об ответственности за нарушение обязательств». // СПС Консультант.

36. Постановления Пленума Верховного суда РФ № 6, Пленума ВАС РФ № 8 от 1 июля 1996 г. «О некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса Российской Федерации». // СПС Консультант.

37. Принципы международных коммерческих договоров // Принципы УНИДРУА/ от 1994. // СПС Консультант

38. Савельев Б. А., Условия перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. издательство СиБАДИ, 2022., с. 3-5.

39. Сафиуллин Р. Р., Грузовые перевозки // учебное пособие. издательство Директ-Медиа. 2020. с.45

40. Седюкевич В. Н., Капский Д. В., Рынкевич С. А., Автомобильные перевозки // учебное пособие. 2020. с. 22-30.

41. Секирников В. Е. Охрана труда на предприятиях автотранспорта // Учебник. М.: Academia, 2019. с. 12-14.

42. Сергеев А. П. Гражданское право. Учебник // Том 3. Проспект,

43. Сеница Ю. И. Существенное нарушение договора как одно из оснований его расторжения // Международный журнал гуманитарных и естественных наук №6-2, 2018. с. 8.

44. Тахтамышев Х. М. Основы технологического расчета автотранспортных предприятий // Учебное пособие. М.: Инфра-М, 2019. с. 22.
45. Туревский И. С. Автомобильные перевозки. Издательский дом ФОРУМ, 2023. с. 44
46. Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». // СПС Консультант.
47. Федеральный закон от 08.02.1998 N 14-ФЗ (ред. от 16.04.2022) «Об обществах с ограниченной ответственностью». // СПС Консультант.
48. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». // СПС Консультант.
49. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». // СПС Консультант.
50. Федеральный закон от 29 июля 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне». // СПС Консультант.
51. Шиткина И. С. Корпоративное право // Учебник. Статут, 2019. с.88
52. Syntya Rigsby, partner, Foley & Lardner/ Legal tips for dealing wint Covid-19. April 27, 2020. с.2-3.
53. G
- o 54. M. Schik. Logistics in time of the coronavirus: Supple chains under stress // DACHSER Intelligent Logistics 2020. с. 8-10
- l 55. Mayo, John W., Wilig, Robert D. Economic Foundation for 21st Century Freight Rail Rate Regulatin, 11 Dec, 2018. с. 15-23
56. T

ra

a

c

y

n