

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)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему Особенности правового регулирования перевозок отдельными видами
транспорта

Обучающийся

С.М.Пойкин

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

доцент Б.П.Николаев

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

Тольятти 2024

Аннотация

В России, учитывая ее обширные территории, транспортная система образует единую структуру, выступает ключевым звеном в ее экономическом развитии. Согласно Прогнозу долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработанному Минэкономразвития России) предусматриваются меры, обеспечивающие рост количества перевозок, который непосредственным образом будет способствовать увеличению прибыльности экономики страны. Необходимость совершенствования правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта предопределена складывающимися к настоящему времени экономическими, политическими, международными и военно-стратегическими условиями в нашей стране.

Для оперативного поиска решений возникающих проблем в транспортной отрасли в нашей стране, вызванных несовершенством правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта в сегодняшних реалиях требуется проработка ключевых аспектов правового регулирования процедуры перевозки, что предопределило актуальность исследования.

Цель исследования состоит в анализе правового регулирования перевозки отдельными видами транспорта, выявление недостатков и формирование предложений по его совершенствованию.

Этапы исследования:

- рассмотреть концепцию и правовую природу договора перевозки в соответствии с действующим законодательством РФ;
- выявить специфику правового регулирования перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом;
- выполнить обзор арбитражных споров и споров в суде общей юрисдикции по делам о перевозке автомобильным и железнодорожным транспортом;

– выявить пробелы в правовом регулировании перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом

– определить перспективы совершенствования правового регулирования перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом.

Объект исследования – правоотношения, складывающиеся при организации перевозок отдельными видами транспорта. Предмет исследования – особенности правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта.

В ходе исследования были использованы теоретические методы познания анализ, синтез, дедукция, а также такие научные методы, как логический, системно-структурный, сравнительно-правовой. Методы исследования предопределены совокупностью теоретических и обще логических способов исследования, порядком их применения в соответствии с поставленными задачами.

Содержание

Введение	4
1 Правовое регулирование перевозок отдельными видами транспорта.....	7
1.1 Концепция и правовая природа договора перевозки в соответствии с действующим законодательством РФ	7
1.2 Специфика правового регулирования перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом.....	17
2 Анализ арбитражных споров и споров в суде общей юрисдикции	29
2.1 Обзор судебной практики по делам о перевозке автомобильным транспортом	29
2.2 Обзор судебной практики по делам о перевозке железнодорожным транспортом.....	40
3 Совершенствование правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта	47
3.1 Пробелы в правовом регулировании перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом.....	47
3.2 Перспективы совершенствования правового регулирования перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом	52
Заключение	59
Список используемой литературы и используемых источников	63

Введение

Происходящее в настоящее время совершенствование логистических связей и оптимизация грузопотоков, вызванная введением санкционных ограничений со стороны Евросоюза и США против России, повлекли неизбежное реформирование транспортной отрасли.

В нашей стране, учитывая ее обширные территории, транспортная система, которая образует единую структуру, выступает ключевым звеном в ее экономическом развитии. Согласно Прогнозу долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработанному Минэкономразвития России) [31] предусматриваются меры, обеспечивающие рост количества перевозок, который непосредственным образом будет способствовать увеличению прибыльности экономики страны. Необходимость совершенствования правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта предопределена складывающимися к настоящему времени экономическими, политическими, международными и военно-стратегическими условиями в нашей стране.

Для оперативного поиска решений возникающих проблем в транспортной отрасли в нашей стране, вызванных несовершенством правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта в сегодняшних реалиях требуется проработка ключевых аспектов правового регулирования процедуры перевозки, которое сопряжены с основами природы договора перевозки и определяют построение отношений в данной сфере. Сказанное выше определяет актуальность темы исследования.

Теоретическую основу исследования в рамках данной выпускной квалификационной работы составили научные труды отечественных юристов, специализирующиеся на совершенствовании теоретических аспектов правового регулирования отношений, возникающих в ходе перевозок отдельными видами транспорта и практических аспектах их право применения. К числу таких советских и российских авторов относятся Т. Е. Абова, М. И. Брагинский, А.Э.

Горев, В. А. Егiazаров, ВА.В. Колика, В. В. Кулаков, М. Е. Ходунов, Х. И. Шварц и др.

Цель выпускной квалификационной работы состоит в анализе правового регулирования перевозки отдельными видами транспорта, выявление недостатков и формирование предложений по его совершенствованию.

Сформулированная цель предопределила задачи выпускной квалификационной работы, которые необходимо решить для ее достижения:

- рассмотреть концепцию и правовую природу договора перевозки в соответствии с действующим законодательством РФ;
- выявить специфику правового регулирования перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом;
- выполнить обзор арбитражных споров и споров в суде общей юрисдикции по делам о перевозке автомобильным и железнодорожным транспортом;
- выявить пробелы в правовом регулировании перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом
- определить перспективы совершенствования правового регулирования перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом.

Объектом исследования в выпускной квалификационной работе выступили правоотношения, складывающиеся при организации перевозок отдельными видами транспорта. Предмет исследования – особенности правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта.

В ходе исследования были использованы теоретические методы познания анализ, синтез, дедукция, а также такие научные методы, как логический, системно-структурный, сравнительно-правовой. Методика исследования предопределена совокупностью теоретических и обще логических способов исследования, порядком их применения в соответствии с поставленными задачами.

Задачи исследования определяют его структуру. Работа состоит их введения, трех глав, заключения, списка использованных источников.

Введение состоит из частей, которые содержат сведения о том, как обоснована актуальность выбранной темы, как сформулирована проблема, объект и предмет исследования, какие задачи в процессе его будут решены.

В первой главе работы рассмотрена концепция и правовая природа договора перевозки в соответствии с действующим законодательством РФ, а также специфику правового регулирования перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом.

Во второй главе проведен анализ перспектив и рисков арбитражных споров и споров в суде общей юрисдикции по делам о перевозке автомобильным и железнодорожным транспортом.

В третьей главе сформулированы направления совершенствования правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта.

В заключении сделаны выводы по работе, в конце работы представлен список использованных источников и литературы, на которые в работе сделаны ссылки.

1 Правовое регулирование перевозок отдельными видами транспорта

1.1 Концепция и правовая природа договора перевозки в соответствии с действующим законодательством РФ

Перевозки отдельными видами транспорта для каждой страны выступают ключевой основой для экономического развития в большинстве отраслей экономики страны. Эффективность построения процесса перевозок отдельными видами транспорта и его правовое регулирование непосредственным образом оказывает влияние на поступательное развитие страны в целом, и в большей степени ключевое значение отлаженного процесса перевозок отдельными видами транспорта имеет в развитии регионов страны, в том числе отдаленных ее регионов. «Товарно-сырьевой взаимообмен во многих отраслях экономики в нашей стране немыслим без отлаженного процесса перевозок отдельными видами транспорта, особого внимания со стороны законодателя требуют вопросы правового регулирования перевозки грузов, пассажиров и багажа в современных реалиях в нашей стране» [2].

На сегодняшний день с большой долей уверенности все специалисты говорят о том, что «транспортная деятельность окончательно стала особым видом предпринимательской деятельности» [2].

Проведенный обзор публикаций в специализированных изданиях позволил выделить трактовку понятия «перевозка», как отдельного вида предпринимательской деятельности. Так под сущностью понятия «перевозка» принято понимать вид предпринимательской деятельности, непосредственным образом предполагающий «перемещение в пространстве материальных объектов (грузов, багажа) и людей-пассажиров» [7, с. 57].

При осуществлении перемещения в пространстве материальных объектов (грузов, багажа) и людей-пассажиров на практике дает основание утверждать, что «возникают правоотношения по перевозке отдельными видами транспорта при возникновении потребности в перемещении объектов или людей с

помощью транспортных средств по территории той или иной протяжённости» [6, с. 215].

На основании п. 1 ст. 784 Гражданского Кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) законодательно предусмотрена необходимость заключения договора перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Законодатель в положениях, изложенных в п. 1 ст. 784 ГК РФ предполагает, что «основанием для возникновения обязательств по перевозке выступают следствием заключенного между сторонами гражданско-правового договора» [10]. Указанное основание для возникновения обязательств по перевозке отдельными видами транспорта материальных объектов (грузов, багажа) и людей-пассажиров непосредственно дает основание исключить дополнительными юридическими фактами ту или иную конкретизацию рассматриваемого обязательства.

Проведенный анализ специализированной литературы показал, что транспортное обязательство авторы трактуют как «обязательство, в силу которого одно лицо – перевозчик обязуется совершить в пользу другого лица – грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузового багажа – определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо – оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон» [6, с.216].

Виды транспортных обязательств в соответствии правовым оформлением транспортных договоров, представлены на рисунке 1.

Практика выстраивания отношений между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем, возникающих при организации перевозки отдельными видами транспорта договор перевозки грузов является наиболее распространенным среди прочих видов транспортных обязательств в соответствии правовым оформлением транспортных договоров, представленных на рисунке ниже.

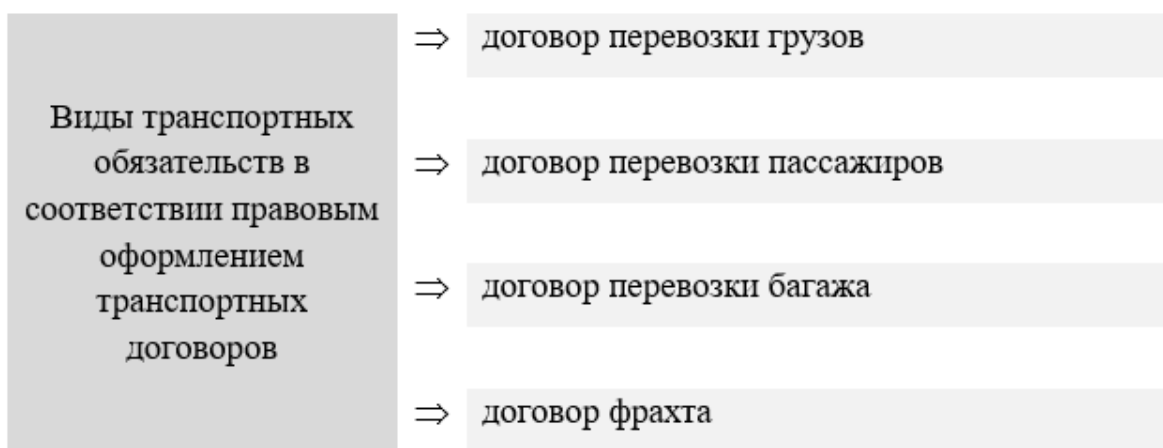


Рисунок 1 – Виды транспортных обязательств в соответствии правовым оформлением транспортных договоров [13]

Договор перевозки грузов, по мнению большинства авторов исследований, посвященных природе договора перевозки и нормам правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта, является базовым договором. Его базовое значение предопределяет тот факт, что «именно договор перевозки грузов играет ключевое значение в решении основных задач по перемещению материальных ценностей. Кроме того, особое значение договора по перевозке грузов отдельными видами транспорта связано с выполнением обязательств по доставке конечного продукта до потребителя» [7, с. 57].

В рамках выпускной квалификационной работы был проведен исторический обзор аспектов правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта, который показал, что «в действующем законодательстве до 1917 года договор перевозки не был наделен самостоятельным значением. В соответствии со ст. 1738 Свода Законов Российской империи 1914 года в качестве предмета подряда выступала перевозка людей и тяжестей сухим путем и водою» [12, с. 99].

При этом следует отметить, что «уже в рамках разработчики проекта Гражданского Уложения был предложен иной подход, который заключался в разграничении подряда и перевозки» [6, с. 23]. История свидетельствует о том, что принятие Гражданского Уложения не произошло и предложения по разграничению подряда и перевозки в тот период не нашли законодательного

закрепления. И в дальнейшем развитии законодательства, касающегося договорных отношений в части перевозок отдельными видами транспорта вопросы выделения договора перевозки в самостоятельную категорию, не нашли нормативно-правового закрепления.

Законодательно перевозка отдельными видами транспорта нашла свое особое место в отдельной главе Гражданского кодекса РСФСР редакции 1964 года (далее – ГК РСФСР, 1964 г.). Так, изучив вопросы правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта в СССР можно говорить, что «в соответствии с положениями, изложенными в ст. 373 ГК РСФСР 1964 г. договор перевозки грузов государственных, кооперативных и иных общественных организаций в тот период заключали в соответствии с существовавшими планами перевозок, которые были обязательными к исполнению обеими сторонами» [12, с. 127].

Законодатель, определил в п. 1 ст. 784 ГК РФ договор перевозки в качестве родового понятия, но при этом законодательно не было закреплена юридически значимая трактовка самого термина «договор перевозки». В связи с чем ряд отечественных авторов не без основательно утверждают, что на тот период не стоял актуальным сам вопрос практической целесообразности введения данного определения в действующее на тот период законодательство в сфере перевозок отдельными видами транспорта. Многие правоведы сходятся во мнении о том, что «реалиях ведения финансово-хозяйственной деятельности и жизни в период СССР договор перевозки мог практически существовать в виде договора перевозки грузов или договора перевозки пассажиров» [36, с. 116].

Анализ существующих трактовок рассматриваемого родового понятия позволил выделить наиболее полное определение сущности договора перевозки: «договор, по которому одна сторона (перевозчик) обязуется предоставить груз либо пассажира и его багаж в пункт назначения и выдать груз, либо багаж уполномоченному на его получение лицу, а другая сторона (отправитель или пассажир) обязуется уплатить провозную плату» [6, с. 215].

Кроме того, необходимо отметить, что «правовая природа договорной конструкции по перевозке имеет определенные сходства с конструкцией договора подряда в части квалифицирующих признаков, что предопределило ранее их существование в качестве одного договорного типа. С развитием договорных отношений по перевозке стало основанием для выделения договора перевозки в самостоятельный договорный тип. Сходство указанных договорных конструкций сохраняется и в наибольшей степени выражено в части достижения сторонами договора предполагаемого результата, который состоит в доставке грузов в то или иное место. Другими словами, перемещение грузов из одной точки в другую, что не предполагает первоочередным образом процесс перевозки, переводя сам процесс перевозки на второстепенное значение» [6, с. 214]. Противоположную точку зрения высказал О. С. Иоффе, который указывал, что «одной из особенностей транспорта состоит в том, что производственный процесс здесь совпадает во времени с процессом потребления произведенной продукции, в качестве которой выступает перевозка» [1, с. 152].

Большинство специалистов поддерживают точку зрения, согласно которой обе договорные конструкции являются типичными договорами, относящимися к категории *locatio operis* – древнему латинскому словосочетанию, обозначающему договор, по которому субъект обязуется в обмен на плату предоставить другому субъекту определенный результат собственной работы или служебной деятельности. В договоре результатом любого вида работ или услуг на транспорте является конкретный результат, заключающийся в перемещении вещей или людей из одного места в другое.

Следует также констатировать, что не существует третьего вида договора – договора о закупке транспортных услуг, поскольку, как утверждает наиболее авторитетная доктрина: «сам договор перевозки является уже является своего рода контрактом, квалифицируемым типичным исполнением (передачей), который законодатель освободил от первоначального напряжения *locatio operis*, чтобы сделать его автономным назначенным контрактом».

Как указано в специализированных изданиях, рассматривающих правовую природу договора перевозки, «выделение перевозки из договорной конструкции подряда, было связано со спецификой возникающих отношений. Специфика отношений состояла в том, что перевозка есть перемещение грузов по территории с использованием транспортных средств. Особенность процесса перевозки отдельными видами транспорта, предопределяемая обязательным использованием тех или иных транспортных средств существенна, и как следствие снижается практическая эффективность правового регулирования данного вида договорных отношений с применением общих положений о подряде» [23, с. 69].

Транспортная инфраструктура и услуги не только обеспечивают мобильность людей и товаров, но также способствуют экономическому благополучию и качеству жизни. С одной стороны, они влияют на экономический рост и дислокацию экономической деятельности на территории, так как определяют их доступность, с другой, они имеют решающее значение для успеха экологической и социальной политики, для сокращения загрязняющих выбросов, а также для социальной сплоченности, городского развития и политики безопасности. И как следствие с ростом потребностей общества в перевозках демонстрирует рост и количество норм, которые предопределяют специфику договоров перевозки.

Если признать связь между транспортной системой и стратегическими целями устойчивого развития (экономическими, социальными и экологическими), которые представляют собой главную задачу развития страны в текущих социально-экономических условиях в нашей стране, становится очевидным, что развитие транспортной инфраструктуры и реформирование логистического процесса представляет собой процесс управления решениями за которым следует набор действий, направленных на преобразование транспортно-территориальной системы, что в свою очередь потребует внесения изменений в нормативно-правовое регулирование договорных отношений по перевозке. На сегодняшний день можно говорить об образовании

самостоятельного правового института – договора перевозки.

В связи с вышеизложенным разницу между двумя договорными показателями следует искать в основном исполнении, которое является предметом договора и характеризует его: если это одна или несколько перевозок, мы будем иметь договор на перевозку. Договор перевозки есть «консенсуальный договор, заключенный между отправителем и перевозчиком, по которому последний обязуется перевезти вещи из одного места в другое; получателем товара может быть как отправитель, так и иное лицо; в последнем случае доктрина признает его договором в пользу третьей стороны» [11]. Третье лицо приобретает право, вытекающее из договора, когда товар прибывает в пункт назначения или срок его прибытия истек и оно требует доставки перевозчику.

По мнению экспертов, основные источники права (национального и международного) касаются определения элементов и содержания отдельных проездных документов, которые должны сопровождать товары и которые регулируют так называемые «спотовый контракт», но они очень редко регулируют фактические договорные и переговорные аспекты, оставляя их как по содержанию, так и по форме на усмотрение сторон.

Особенностью указанного правового института является множественность правовых источников гражданско-правовое регулирование перевозочных отношений. Так, «закрепленные в гл. 40 ГК РФ нормы регламентируют лишь общие правила перевозки на территории РФ и в целом носят бланкетный и дефинитивный характер, отдавая предпочтение правовой регламентации данного института специальному законодательству, наиболее полно отражающему видовые особенности перевозки в зависимости от используемого вида транспорта. Детальная регламентация условий перевозки обеспечивается многочисленными транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 784 ГК РФ)» [16, с. 31].

Предпринятый законодателем, данный юридико-технический прием объясняется аспектами, представленными на рисунке 2.

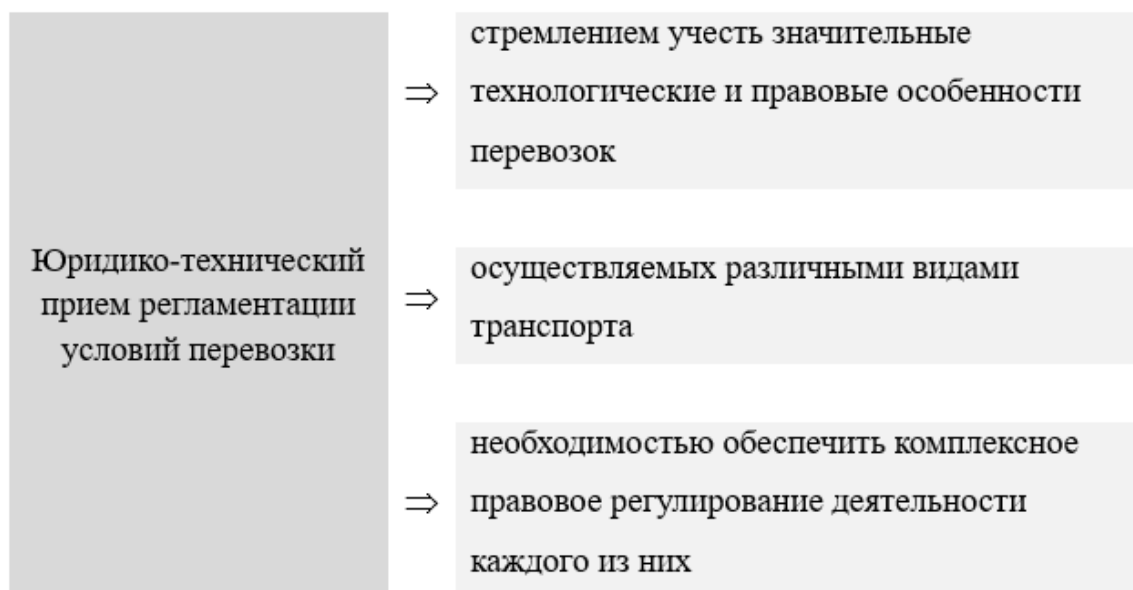


Рисунок 2 – Юридико-технического прием регламентации условий перевозки [36]

Наряду с федеральными законами отношения, складывающиеся при организации перевозок различными видами транспорта регламентируются постановлениями Правительства РФ, иными источниками правового регулирования, которые закреплены в общепризнанных принципах и нормах международного права, и международных договорах РФ.

В п. 1 ст. 785 ГК РФ законодатель закрепил определение сущности договора перевозки грузов, под которым законодатель понимает «соглашение, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату» [10].

Договор перевозки грузов является «возмездным и взаимным, в силу того, что договор перевозки считается заключенным с момента сдачи багажа к перевозке, он является реальным договором» [11]. Исключение составляет «договор морской перевозки – фрахтование (чартер), который по своей правовой природе является консенсуальным. В случае если перевозка

осуществляется транспортом общего пользования, договор перевозки считается публичным» [12, с. 102].

Обобщая выделим ключевые источники регулирования отношений, возникающих при перевозке:

- Гражданский кодекс РФ (глава 40);
- Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07.03.2001г № 24-ФЗ;
- Кодекс торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ;
- Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007г № 259-ФЗ;
- Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта РФ» от 10.01.2003г. № 18-ФЗ и иные законы и издаваемыми в соответствии с ними правила.

Подводя итоги рассмотрению концепции и правовой природы договора перевозки в соответствии с действующим законодательством РФ, проведенному в рамках выпускной квалификационной работы, подчеркнем, что в ст. 784. Общие положения о перевозке ГК РФ закреплено, что перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки, при этом общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. В том случае если грузополучатель принял поступивший товар от грузоотправителя, доставленный грузоперевозчиком по условиям, закрепленным в договоре перевозки «без оговорок», ответственность за возможный ущерб грузоперевозчик не несет. Исключение составляют случаи содержащие признаки мошенничества либо грубого нарушения условий

договора, которые привели к утрате или повреждению грузов, в том числе случаи утраты или повреждения не обнаруженные при приемке груза. «Основанием для последующего заключения договора перевозки груза выступает заявка грузоотправителя (договор на перевозку конкретной партии товара, имеющий разовый характер). В отдельных случаях, при возникновении необходимости в долгосрочных перевозках (постоянных) основанием выступит договор об организации перевозок» [12, с. 99].

Делая вывод, отметим, что грузоотправителю необходимо в договоре поставки указывать грузоперевозчику достоверное (актуальное) имя грузополучателя, правильно и полно прописывать адрес назначения, уточнять детали, характеризующие перевозимый груз в соответствии с которым в дальнейшем будет осуществлена приемка груза. В договоре перевозки также указывается вес груза и его количество, так как вес является существенным условием при приеме груза и его расхождения могут стать поводом для недобросовестных действий, как грузоотправителя, так и грузополучателя. Кроме того, как показывает практика осуществления грузоперевозок, в договоре могут быть указаны иные сведения, которые характеризуют перевозимый груз и способствуют адекватной его оценки грузополучателем при приеме его от грузоперевозчика. Если для осуществления перевозки необходимы определенные документы, отправитель должен вернуть их перевозчику при доставке подлежащих перевозке предметов. Отправитель несет ответственность за любой ущерб, возникший в результате упущения или неточности информации, а также непоставки или неправильности документов.

1.2 Специфика правового регулирования перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом

Транспортный сектор подлежит различной степени государственного регулирования в зависимости от его правового режима и географии.

В некоторых видах транспорта акцент сместился с экономических барьеров (права на въезд) на режимы регулирования, основанные на

безопасности. Другие виды транспорта по-прежнему подлежат множеству местных, региональных и национальных ограничений и существенному техническому регулированию. Проблемы становятся более сложными для компаний, ведущих трансграничные операции.

Дорожная инфраструктура представляет собой крупнейшую организацию свободного пространства, но в силу климатических и географических особенностей того или иного региона нашей страны это пространство характеризуется разным уровнем физических ограничений по развитию того или иного вида транспорта. Однако «физико-географические ограничения являются значительными при строительстве дорог, что требует значительных дополнительных затрат на преодоление таких особенностей, как реки или пересеченная местность» [36, с. 96]. Оглядываясь назад и рассматривая историю развития транспортной инфраструктуры в нашей стране, стоит отметить, что «исторически автомобильный транспорт был разработан для поддержки немоторизованных видов транспорта (ходьба, домашние животные и езда на велосипеде в конце 19 века), именно автомобилизация определила большую часть его развития с начала 20 века» [12, с. 36]. Свое становление и новое рождение автомобильные перевозки получили с созданием национальных систем автомобильных дорог.

По территории России «наибольшая доля в сфере грузоперевозок приходится на автомобильный транспорт (67%), на втором месте – железнодорожные пути (17%). В связи с геополитической ситуацией в 2022 году России пришлось переориентировать значительную часть поставок: с Европейского рынка преимущественно на Восточный» [2]. Переориентация логистических потоков, которой подвержена вся транспортная грузоперевозная система нашей страны в текущий период, требует соответствующей модернизации логистических путей, что в свою очередь вызывает необходимость существенного изменения загрузки железнодорожной сети.

Автомобильный транспорт быстрый и гибкий, подходит для ограниченного количества товаров; его можно использовать для сбора или

окончательной доставки отправителю и получателю, для управления конкретными товарами или товарами с истекающим сроком годности, для дополнительных или заменяющих услуг, для ценных, коммерческих или частных нужд. «Автомобильный транспорт имеет среднюю эксплуатационную гибкость, поскольку транспортные средства могут служить нескольким целям, но редко могут передвигаться за пределами дорог. Системы автомобильного транспорта имеют низкие входные барьеры, но высокие затраты на техническое обслуживание как транспортных средств, так и инфраструктуры, что связано с низким сроком службы транспортных средств, составляющим менее 10 лет» [9, с. 102]. Развитие автомобильных перевозок непосредственным образом предопределено развитием легкой промышленности и необходимостью грузоперевозок, которые требуют быстрого перемещения небольшого объема грузов. С развитием большегрузного транспорта, оснащённого контейнерами и платформами, пригодными для крупногабаритного груза или большого объема товара для поддержания достаточного товарообмена автомобильные грузоперевозки являются ключевым звеном в перераспределении грузов между портами и внутренними коммерческими регионами.

Приступая к рассмотрению специфики правового регулирования перевозки автомобильным транспортом, которая в том числе обусловлена изменением в законодательстве, вступившем в силу в 2023 году, отметим, что вводимые Правила перевозок грузов автомобильным транспортом являются на сегодняшний день одним из ключевых документов, которые регламентируют правила автомобильных грузоперевозок в России на сегодняшний день.

В 2023 году в него было внесено лишь одно изменение, касающееся необходимости оформления электронных сопроводительных документов при перевозке отдельных видов древесины. Тем не менее, правила перевозки грузов поменялись из-за принятия и изменений в других нормативных актах. Рассмотрим их подробнее.

Электронных перевозочных документов стало больше. Электронный документооборот в автоперевозках развивается стремительно и неукротимо. В

марте этого года к уже существующим электронным перевозочным документам (далее – ЭПД) – транспортной накладной, сопроводительной ведомости и заказ-наряду – добавились электронные путевые листы, договоры фрахтования и заказы (заявки).

Постановление, разрешающее их использование в ГИС ЭПД премьер-министр Михаил Мишустин подписал 25 марта 2023 г, в этот же день оно вступило в силу. Пока использование электронных перевозочных документов остаётся добровольным. В профессиональном сообществе, однако, уверены, что рано или поздно такие документы станут обязательными. Когда именно это случится – неизвестно: на одной из конференций замглавы Минтранса Дмитрий Баканов заявил, что ЭПД может стать «отраслевым императивом» уже в 2024 году, но с тех пор никакой информации об этом не поступало.

Специальные разрешения тоже стали электронными. С 1 января 2023 года специальные разрешения на перевозку КТГ стали полностью электронными – оформить бумажное разрешение уже нельзя. Для оформления электронных специальных разрешений нужен такой же пакет документов, что и для оформления бумажных, а кроме того – электронная подпись. Срок оформления уменьшился и теперь составляет 4-6 рабочих дней.

Утверждённый Минтрансом порядок оформления электронных специальных разрешений обязывает перевозчиков распечатывать электронные документы на бумаге, таким образом чиновники решили подстраховать перевозчиков на случай, если мобильное устройство водителя выйдет из строя.

С 1 марта 2023 года вступил в силу приказ Минтранса, изменивший порядок заполнения путевых листов. Теперь оформлять документ должен собственник транспортного средства – или арендодатель, если машину сдали в аренду. Документ должен быть оформлен до того, как машина выйдет на линию. Показания одометра при этом нужно вносить в путевой лист каждого водителя при сдаче/приёмке машины.

Подробные разъяснения о новых правилах заполнения путевых листов опубликованы на сайте Ространснадзора.

В июне прошлого года президент России подписал закон, который в пять раз повысил нештрафуемый порог перегруза, если нарушение фиксируется АПВГК. Теперь «умные весы» не штрафуют перевозчиков, если те случайно допустят небольшой перегруз.

В марте 2023 года был подписан аналогичный закон, касающийся штрафов за превышение допустимых габаритов. Теперь АПВГК не выносят штрафы, если габариты превышены не более чем на 10 сантиметров.

Нештрафуемые пороги введены в первую очередь для борьбы с несправедливыми штрафами. АПВГК нередко выписывали штрафы за габаритные нарушения из-за тентов или пологов, раздувающихся на ветру. Незначительный перегруз мог возникнуть в случае перемещения груза в полуприцепе, кузове или цистерне. Стоит отметить, что даже минимальный размер штрафа за весогабаритные нарушения довольно велик и составляет 150 тысяч рублей.

Ещё одно изменение по части весогабаритного контроля коснулось владельцев грузового транспорта: теперь они не могут перекладывать штрафы на водителей. В марте 2023 года статью 12.21.1 КоАП изменили таким образом, что почти за все нарушения штраф может быть вынесен только владельцам грузового транспорта. Ранее оштрафовать могли и водителей, и должностных лиц, ответственных за выпуск машины на линию, причём размеры штрафов для них были существенно ниже.

Стоит также отметить, что теперь размеры штрафов за нарушения, зафиксированные АПВГК и инспектором контролирующих органов, стали одинаковыми.

С 1 февраля 2023 года резко вырос тариф системы «Платон» – он вырос на 30 копеек, до 2,84 рубля. Такой резкий скачок тарифа в Минтрансе объяснили высоким уровнем инфляции в прошлом году, тогда он составил 11,94%.

В конце минувшего года президент подписал закон, разрешающий перевозчикам из стран ЕАЭС (Беларусь, Казахстан, Армения и Киргизия)

каботажные перевозки по России. Закон вступит в силу весной 2025 года, и тогда компании из этих стран смогут выполнять перевозки внутри России. Правда, с рядом ограничений: лишь после получения разрешения от Ространснадзора, не более трёх перевозок подряд, а кроме того, перевозки должны быть «географически обоснованы» и укладываться в маршрут, по которому машина в итоге вернётся в домашний регион.

Опрошенные нами эксперты отметили, что в странах ЕАЭС себестоимость перевозок гораздо ниже, чем в России: европейская техника и запчасти доступнее, дизельное топливо дешевле, платить водителям можно меньше.

Говоря о правовом регулировании железнодорожных перевозок в первую очередь необходимо отметить, что «в ст. 40 ГК РФ в полном объеме отображены нормы права, на которые должны опираться перевозчики, пассажиры, подрядчики и прочие лица, пользующиеся услугами железнодорожного транспорта. Кроме того, в данной статье рассмотрены также варианты модернизации транспортной отрасли, особый акцент сделан на стремлении к повышению качества предоставляемых услуг» [10].

На сегодняшний день можно говорить, что в нашей стране действует своего рода монополия «Российских железных дорог» на осуществление железнодорожных перевозок. Так, по данным, опубликованным на официальном сайте РЖД, «в систему РЖД входит 16 железных дорог. По итогу 2022 года объем грузовых перевозок по этим магистралям сократился на 23,8 млн тонн (–3,2%) относительно января-июля 2021 года – с 740,8 до 717 млн тонн. Сильнее всего сократился объем перевозок лома черных металлов (с 9,5 до 7,4 млн тонн, – 22,1%) и лесных грузов (с 25,4 до 20,3 млн тонн, – 20,1%)» [33].

Рассмотрим специфику правового регулирования перевозок железнодорожным транспортом, которую обуславливают изменения в законодательстве, вступившие в силу в 2023 году.

Приказ Минтранса России от 05.09.2022 N 352 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузового багажа железнодорожным транспортом» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.10.2022 N 70720), действие которого предполагается до 1 сентября 2029 г.

Правила содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, пассажиров, отправителей, получателей, других юридических и физических лиц, и регулируют условия перевозок пассажиров, ручной клади, багажа, грузового багажа. Признается утратившим силу Приказ Минтранса России от 19 декабря 2013 г. N 473, которым утверждены аналогичные правила, с внесенными в него изменениями.

Помимо Гражданского кодекса РФ отношения между субъектами железнодорожного транспорта регулирует Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», принятый в начале 2003 года, в действующей редакции от 28.02.2023 N 53-ФЗ.

В тексте Устава отображены «условия функционирования отношений между субъектами отрасли, которые возникают у каждого из них при пользовании железнодорожным транспортом» [37]. Так, в Уставе прописаны «права, обязанности и мера ответственности пассажиров, перевозчиков, отправителей грузов, их получателей, владельцев ж/д полотна и т.д.» [37]. Кроме того, в Уставе зафиксирована основная терминология в данной сфере.

В 2023 году правительством России была подготовлена новая редакция Правил недискриминационного доступа перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре, которые определяют временные правила построения очередности приема грузов к перевозке на железной дороге. Действие временных Правил недискриминационного доступа перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре законодатель ограничил 2024 годом.

Особенность организации перевозок грузов железнодорожным транспортом предопределена «отказом от правил недискриминационного доступа, который в свою очередь обусловлен необходимостью повышения

приоритета пропуска грузов с более высокой добавленной стоимостью в условиях загруженности БАМа и Транссиба» [1, с. 153]. До принятия указанных Правил недискриминационного доступа перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре в перевозках основная доля была закреплена за углем. Справедливости ради отметим, что и в рассматриваемых Правилах от 2023 года уголь также имеет большую долю в грузоперевозках, однако изменена структура и очередность доступа перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре. Приоритет получили товары, на производстве которых задействовано наибольшее число работников и производство которых обеспечивает наибольший рост ВВП. «Грузы для ЧС перешли во вторую очередь, туда добавлены перевозки для ликвидации последствий военных действий и незаконного вмешательства в субъектах РФ, где действуют «отдельные специальные режимы», в том числе контртеррористической операции и повышенной готовности» [37].

В новой редакции правил недискриминационного доступа «остаются в приоритете грузы, определенные на основании отдельных актов президента и правительства (третья очередь): экспортный поток угля из Кузбасса, Хакасии, Бурятии, Тувы и Якутии все еще будет ехать перед основной массой грузов на Восточном полигоне. Далее – транзитные и субсидируемые грузы, потом грузы во внутригосударственном сообщении, где вверху списка приоритетов – перевозки для материального резерва, отправки социально-значимых товаров, грузы для ЖКХ и энергетики и посевной кампании» [16, с. 31].

Кроме того, положения новой редакции правил недискриминационного доступа содержат следующую приоритетную категорию: продукция и сырье для предприятий, осуществляющих непрерывное производство.

Транспортировка товаров, предназначенных для экспорта в энергетическом секторе, осуществляется специализированным подвижным составом, сформированном на основе отечественных контейнерных вагонов. Первоочередной транспортировке для экспорта в энергетическом секторе подлежит продукция лесопромышленного комплекса, сельскохозяйственного

комплекса, а также экспорт продуктов в контейнерах. В специализированных контейнерах, согласно новой редакции правил недискриминационного доступа, как и в старой редакции, подлежит продукция по территории нашей страны для нужд субъектов малого и среднего предпринимательства.

Перечень грузов, указанных во временных правилах недискриминационного доступа, замыкает продукция и сырье, предназначенные для экспорта в полувагонах по железной дороге. Предусмотрено приоритетное распределение, в котором первоочередной железнодорожной транспортировке в полувагонах на экспорт подлежит продукция и сырье для добывающей отрасли, предприятий перерабатывающих уголь.

Кроме того, отметим, что многие эксперты отрасли грузоперевозок железнодорожным транспортом сходятся во мнении, что ключевой особенностью данного вида перевозок выступает тот факт, что развитие рынка железнодорожных перевозок непосредственным образом зависит от продолжительности специальной военной операции на Украине, от доступа российских экспортеров на зарубежные рынки и потребности в импортных комплектующих для железнодорожной техники.

Ключевую особенность перевозок железнодорожным транспортом составляет то, что железнодорожные грузовые перевозки являются, как и ранее ключевым фактором развития промышленности России, что выступает основой ее экономического роста и развития. «В текущей ситуации с безопасностью морских перевозок грузов еще более возрастают преимущества ж/д сервисов, среди которых: ритмичность и регулярность отправок, абсолютная безопасность ж/д перевозок грузов, где процент их сохранности стабильно остается на уровне 99,997%» [19, с. 217].

Железнодорожные тарифы надежные и предсказуемые в долгосрочной и среднесрочной перспективе.

Ж/д Китай – Европа, Центральная Азия и Юго-Восточная Азия уже продемонстрировали значительную способность адаптироваться к изменениям

в регионах генерации и потребления грузов. Эта гибкость становится ключевым фактором в стабилизации глобальных цепочек поставок, что подчеркивает потенциал этих маршрутов для приспособления к изменяющимся условиям мировой торговли и логистики.

Среди особенности развития железнодорожных перевозок в свете завершения действия национальной программы «Цифровая экономика» в 2024 году и анонсирования ключевых положений новой программы «Экономика данных» выделим «широкие возможности для создания стратегий управления железнодорожными перевозками на основе массивов информации:

- внедрение систем сквозного анализа данных. Современные решения (например, SberTech Platform V Archiving) позволяют объединять данные из разных источников, архивировать их и поставлять в центральные системы учета и мониторинга грузопотоков на железнодорожном транспорте. Такой охват данных позволяет оценить эффективность управления ресурсами и запасами.
- автоматизация процессов. Результаты сквозного анализа качества процессов становятся базой для построения планов и внедрения систем автоматизации. Например, внедрение роботов в речевые сервисы «РЖД» уже позволило ускорить время обработки обращений пользователей в 3–5 раз. Применение автоматизированных систем технического осмотра и ремонта позволяет более гибко проводить обслуживание подвижного состава;
- внедрение геоинформационных систем позволяет собирать и анализировать информацию о движении грузов в реальном времени, составлять и оптимизировать расписание движения и сверять поступление ресурсов на предприятие с планами производства» [2].

Обзор публикаций в специализированных изданиях, посвящённых вопросам специфики правового регулирования перевозки железнодорожным транспортом, показал наличие проблем непосредственным образом связанных с относительно недавним вхождением в отечественную железнодорожную сеть

перевозок новых субъектов правоотношений, возникающих в процессе транспортировки.

Согласно действующему законодательству, «перевозчик не обязан быть единоличным владельцем подвижного состава, поскольку на рынок выходят организации-операторы, которым государство совместно с ОАО «РЖД» передают во владении локомотивы, электровозы и вагоны» [24].

Большинство экспертов сходятся во мнении, что «на сегодняшний день особо актуальной проблемой, которую необходимо решать в первоочередном порядке предопределена тем, что для осуществления перевозки необходимо обеспечить гармоничную работу нескольких лиц, среди которых собственник инфраструктуры, перевозчик, собственник вагонов, локомотивов и так далее. Отношения, возникающие между субъектами железнодорожной транспортной отрасли, подчиняются ряду норм и правил» [19, с. 215].

При оказании услуг по перевозке грузов или пассажиров, «необходимо опираться на договор перевозки, как показало исследование правовой природы договора перевозки, первостепенной задачей данного документа можно считать контроль над правовыми отношениями транспортных организаций и порядком осуществления перевозок» [29].

Необходимость заключения договора перевозки между сторонами предопределена его основной целью, которая состоит в четком исполнении правил и условий перевозки пассажиров или грузов, например, по железной дороге, закрепленных в положениях специализированных нормативно-правовых актов, которые регламентируют исполнение условий и правил транспортировки именно с использованием железнодорожной сети. Ответственность перевозчика характеризуется при этом ограниченностью его имущественной ответственности, при этом подчеркнем, что отечественные перевозки были организованы в соответствии с принципом ограниченной имущественной ответственности осуществлялись в дореволюционной России, в период СССР по настоящее время.

Кроме того, перевозчик несет ответственность за отсутствие подачи

транспортного средства. Так, «меры ответственности возлагаются, если у перевозчика имеется доказанный факт собственной вины, так и при его отсутствии. Ответственность в этих случаях перевозчик понесет в виде штрафа, который, в свою очередь, выполняет функции частичной компенсации убытков другой стороны договора. Кроме того, увеличение размера штрафа способствует росту дисциплины у перевозчика и стимулирует более добросовестное исполнение его рабочих обязанностей» [13, с. 83].

Таким образом, делая вывод, отметим, что действующее в настоящее время нормативно-правовые акты, которые на законодательном уровне регламентируют отношения, складывающиеся при осуществлении транспортировки грузов или пассажиров из одного пункта в другой пункт назначения с использованием различных видов транспорта, многообразно. Многообразие нормативно-правовых актов в свою очередь предопределяет разнообразие правовой природы договора перевозки. «Договор перевозки обладает признаками реальности, взаимности, срочности и публичности, его отличает тот факт, что у перевозчика имеется ограниченная имущественная ответственность, предметом договора являются транспортные услуги. Проблемной особенностью выступает необходимость документального оформления сопроводительных документов с указанием сведений о перевозимом грузе, сторонах договора, условиях перевозки» [39, с. 443].

В современных условиях юридические нормы, которые предопределяют специфику нормативно-правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта требуют ряда изменений с учетом текущей социально-экономической и геополитической ситуации, что подтверждает актуальность дальнейшего исследования судебной практики по делам о перевозке автомобильным и железнодорожным транспортом в соответствии с темой выпускной квалификационной работы.

2 Анализ арбитражных споров и споров в суде общей юрисдикции

2.1 Обзор судебной практики по делам о перевозке автомобильным транспортом

В рамках исследования был выполнен обзор судебной практики, связанной с правовым регулированием перевозок отдельными видами транспорта. Приведем несколько примеров, помогающих выявить ряд проблем в правовом регулировании рассматриваемого вопроса.

Разберем дело «о стандарте добросовестности при обмене информацией между перевозчиком и заказчиком (№ А56-27075/2019)». Данное дело раскрывает проблему по предоставлению перевозчику необходимой информации для надлежащего исполнения обязательств. Не предоставление данной информации является основанием для снятия с него ответственности за ненадлежащую доставку.

Сторонами был заключен договор, согласно которому исполнитель обязался оказывать клиенту комплекс услуг по приему, обработке, перевозке и доставке экспресс-отправлений клиента. Грузоотправитель оформил документы и передал груз, ценность вложения не была объявлена, груз не был застрахован, особых требований к доставке и условиям хранения указано не было.

Вручить отправление получателю не получилось, у организации назначения был особый режим работы, отправитель неточно указал её адрес при отправлении. Отправитель груза, сославшись на ненадлежащее оказание услуг, на порчу груза вследствие несоблюдения перевозчиком условий хранения, а также на несвоевременность уведомления что невозможно оказать услуги, потребовал возместить убытков, причиненные транспортной компанией.

При обосновании по размеру убытков отправитель указал на государственный контракт с организацией куда должен быть доставлен груз, где, были предусмотрены адрес поставки и порядок разгрузки (в котором дата и время согласовываются с заведующим складом). Но в накладной, переданной

транспортной компании, был указан другой адрес, а порядок вручения товара не был оговорен заказчиком. Суд решил о надлежащем исполнении перевозчиком обязательств по договору и о достаточной степени добросовестности и осмотрительности в соответствии с имеющимися в его распоряжении данными.

По решению суда было указано, что договором предусмотрена обязанность заказчика указывать в накладной полные и достоверные адреса отправителя и получателя, в том числе почтовые индексы, номера контактных телефонов и номер договора.

Данное положение очень важно и просто необходимо для работы перевозчика, что не исключает действие пункта 3 статьи 307 Гражданского кодекса российской Федерации, который требует от сторон оказывать необходимое содействие для достижения цели обязательства взаимно.

Обстоятельно по факту дела доказывают, что курьер пытался доставить отправление в течении 5 раз, но каждый раз терпел неудачу по независящим от него причинам. Думается, что это вызвало у перевозчика сомнения в правильности предоставленных ему данных по доставлению груза. Его цель заключалась во вручении груза грузополучателю, а не в многочисленных попытках доставки. Грузоперевозчик, при возникающих проблемах при доставке, мог передать информацию об ошибке заказчику, но он этого не предпринял, исходя из фактов обстоятельств дела.

Вполне возможно, заказчик все-таки получал информацию о возникшей ситуации, но данных для корректировки доставки не сообщил. При подтверждении этих фактов были бы сняты все вопросы о добропорядочности грузоперевозчика, но суд не стал уделять этому факту никакого внимания. В этой ситуации решение суда о добропорядочности грузоперевозчика было недостаточно обоснованным и преждевременным.

Эксперты отмечают рост споров, связанных с перевозкой грузов автомобильным транспортом, что обусловлено ситуацией на рынке автомобильных грузоперевозок, где сохраняется положительная динамика,

несмотря на отмечаемое падение объемов перевезенных грузов на фоне стагнации промышленного производства и строительства, а также сокращения реальных доходов населения (рисунок 3).

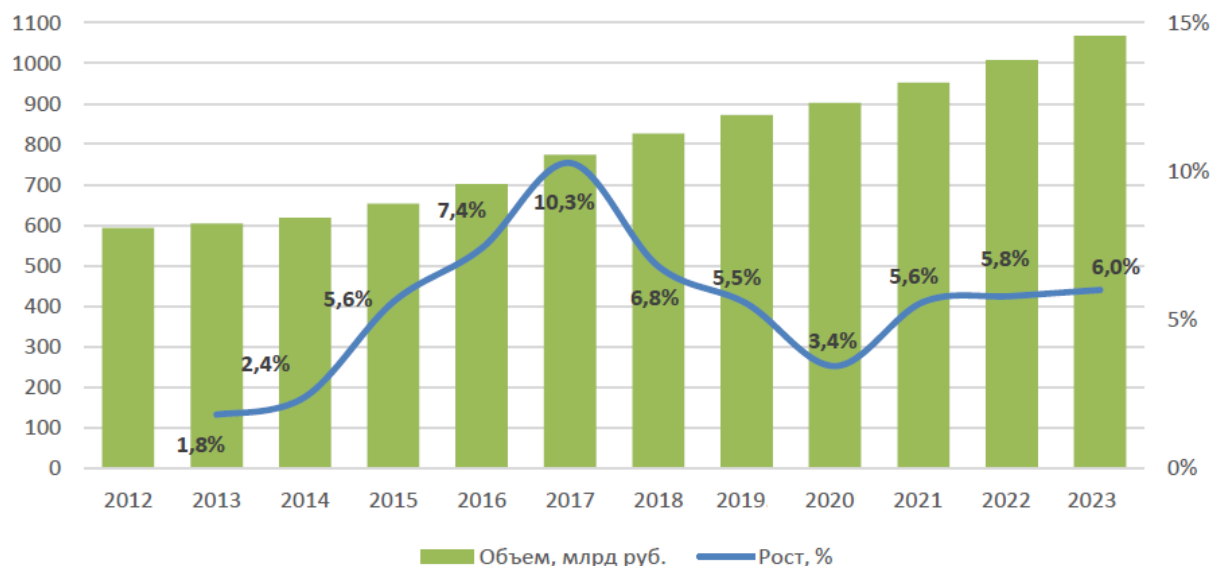


Рисунок 3 – Стоимостный объем рынка автоперевозок [39, с. 444]

Приведем несколько примеров, помогающих выявить ряд проблем в правовом регулировании рассматриваемого вопроса.

Дело о стандарте добросовестности при обмене информацией между перевозчиком и заказчиком (№ А56-27075/2019). Данное дело раскрывает проблему не предоставления перевозчику необходимой информации для надлежащего исполнения обязательств по доставке отправления является основанием для освобождения его от ответственности за ненадлежащую доставку.

Сторонами был заключен договор, согласно которому исполнитель обязался оказывать клиенту комплекс услуг по приему, обработке, перевозке и доставке экспресс-отправлений клиента. Клиент оформил накладную и передал груз, ценность вложения не была объявлена, груз не был застрахован, особых требований к доставке и условиям хранения предъявлено не было.

«Попытки вручить отправление получателю не увенчались успехом, поскольку организация назначения имела особый режим работы, и, кроме того,

клиент неточно указал её адрес. Клиент, сославшись на ненадлежащее оказание услуг, на порчу груза вследствие несоблюдения перевозчиком условий хранения и на несвоевременность уведомления о невозможности оказания услуги, потребовал возместить причиненные убытки.

В обоснование размера убытков клиент сослался на госконтракт с организацией назначения, где, помимо прочего, были предусмотрены адрес поставки и порядок приемки (дата и время поставки согласовываются с заведующим складом). В накладной, переданной исполнителю, был указан другой адрес, чем в контракте, а порядок вручения товара не был оговорен клиентом. Суд сделал вывод о надлежащем исполнении перевозчиком обязательств по договору и о достаточной степени добросовестности и осмотрительности в соответствии с имеющимися в его распоряжении данными» [30].

Суд пришел к выводу, который, по нашему мнению, не имеет подкрепления теми обстоятельствами дела, которые имели место быть. Считаем, что обстоятельства, изложенные в данном деле, дают основание для противоположного вывода о добросовестности перевозчика.

Так, в частности иной вывод можно сделать на основании того, что договором закреплено: клиент обязан указать в накладной полный и достоверный адрес как отправителя, так и получателя! При этом адреса отправителя и получателя, указанные в накладной, должны содержать почтовые индексы, а также действительный контактный номер телефона, номер договора.

Соблюдение данного условия при составлении договора крайне необходимо для повышения эффективности исполнения своих обязательств перевозчиком, и оно не противоречит и не исключает обязанность сторон содействовать исполнению договора перевозки, которая закреплена в пункте 3 ст. 307 ГК РФ.

Возвращаясь к обстоятельствам дела, рассмотренным выше, приходим к выводу, что курьер предпринимал неоднократно попытки доставить

отправление, но передать его получателю так и не удалось. Тот факт, что курьер не смог передать отправления должен был навести перевозчика на мысль о неправильности предоставленных отправителем данных в договоре. Думается, что перевозчик, узнав о проблемах в доставке, мог сообщить об этом заказчику для устранения возможной ошибки. Этого сделано не было. Считаем, что в этих обстоятельствах в неполной мере было исполнена обязанность сторон содействовать исполнению договора перевозки, которая закреплена в пункте 3 ст. 307 ГК РФ. К такому выводу и пришел суд. Однако, не было выяснено предпринимал ли перевозчик попытки сообщить клиенту о возможной ошибке в адресе получателя. Данный факт не получил освещения в суде, если таковой имелся, тогда вывод суда можно считать не в полной мере обоснованным в силу того, что возможно, клиент все-таки получил информацию о возникшей ситуации, но не сообщил новых данных.

Дело о надлежащих доказательствах повреждения груза в процессе перевозки (№ А56-35345/2019). В рамках данного дела была выявлена проблема, заключающаяся в том, что двусторонне подписанный акт является единственным надлежащим доказательством причинения грузу вреда в процессе перевозки. «В отсутствие акта, который должен содержать достоверную информацию о характере повреждения груза и нарушении целостности, невозможно установить действительную стоимость поврежденного товара, а также сумму, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза.

Общество заключило с компанией договор перевозки груза. При осмотре представителем грузополучателя установлено, что груз имеет механические повреждения, которые не позволяют использовать его по прямому назначению, вследствие чего он устно отказался от принятия груза. Общество обратилось в суд с требованием возмещения ущерба в размере стоимости груза» [32].

Суд указал, что согласно Уставу автомобильного транспорта обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчиков, удостоверяются актами или отметками в транспортных

накладных, путевых листах, сопроводительных ведомостях, предусмотренных Уставом. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом устанавливают, что при повреждении груза составляется акт.

Следовательно, для фиксации факта повреждения необходимо в присутствии водителя составить двусторонний акт между перевозчиком и грузополучателем с подробным описанием повреждений либо при невозможности этого представить доказательства письменного (если иная форма не предусмотрена договором) извещения перевозчиков о составлении акта. Однако, доказательств о составлении коммерческого акта о повреждении груза нет, в связи с чем суд отклонил доводы общества о том, что факт приема груза без повреждений, а также наличие повреждений при доставке груза подтверждаются пояснениями сотрудников общества и грузополучателя, поскольку согласно Устава такие обстоятельства должны быть подтверждены определенными доказательствами, и не могут подтверждаться в суде иными доказательствами.

Рассмотрим проблемные аспекты в действующем законодательстве, регулирующем оказание услуг по перевозке грузов, автомобильным транспортом.

Верховный Суд РФ в Постановлении Пленума от 26 июня 2018 года № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» разъяснил некоторые самые распространенные вопросы. «Если основная обязанность должника состоит не в сохранной транспортировке груза, к данному договору не могут применяться положения ГК РФ и Устава о перевозке груза. В частности, к договорам об утилизации твердых бытовых отходов, в том числе, когда утилизация предполагает их вывоз с использованием транспортного средства, не подлежат применению правила о договоре перевозки, например, о сокращенном (годовом) сроке исковой давности по требованию к перевозчику» [32].

Верховный Суд разъясняет, что «целью договора перевозки является

именно доставка груза без оказания существенных дополнительных услуг, пусть даже и невозможных без осуществления транспортировки материальных объектов» [36, с. 156]. Подчеркнем, что «достаточно часто в договорах перевозки закрепляется обязанность перевозчика не только осуществить доставку груза, но и другие действия, которые непосредственным образом не относятся к договору перевозки. Например, перевозчик по договору должен осуществлять контроль за простановкой отметок в товарных накладных и счетах-фактурах, проверять целостность упаковки груза и т. п.» [22, с. 61]

Как показал обзор практики регулирования перевозок отдельными видами транспорта проблема утраты транспортной накладной или ее неправильное оформление в ряде случаев к признанию договора о перевозке груза не действительным. Верховный Суд РФ в Постановлении Пленума от 26 июня 2018 года № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» [29] разъясняет, что отсутствие, неправильность или утрата транспортной накладной сами по себе не являются основанием для признания договора перевозки груза незаключенным или недействительным. В этом случае наличие между сторонами договорных отношений может подтверждаться иными доказательствами.

Законодательство РФ однозначно устанавливает, что заключение договора перевозки подтверждается транспортной накладной (ч. 2 ст. 785 ГК РФ, ч. 1 ст. 8 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, абз. 2 п. 6 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом). Минтранс РФ также разъяснил в письме от 20.07.2011 № 03-01/081980ис, что использование транспортной накладной для подтверждения заключения договора перевозки необходимо. Однако, Верховный Суд РФ постановил, что факт заключения договора перевозки может доказываться другими доказательствами. «Определяет достаточность доказательств заключения договора перевозки в каждом конкретном случае суд. В Постановлении Пленума не конкретизированы доказательства, которые будут

считаться относимыми и допустимыми. Проверка правильности и полноты этих документов не является обязанностью перевозчика. По общему правилу, грузоотправитель обязан возместить перевозчику убытки, в том числе суммы, выплаченные перевозчиком иным лицам в связи с отсутствием, недостоверностью или неполнотой указанных документов.

При приеме груза экспедитор обязан проверить достоверность представленных клиентом документов, необходимых для исполнения экспедитором его обязанностей, их комплектность и соответствие сведений, указанных в документах, условиям перевозки. Указание в транспортных накладных недостоверных сведений о характеристиках и свойствах груза (сведения об опасности, о необходимости соблюдения особых условий перевозки, о массе груза) часто становится причиной привлечения перевозчика к административной ответственности. 21-ый пункт Постановления дает возможность перевозчикам взыскивать причиненные убытки с грузоотправителя» [32].

Верховный суд, указал, что «экспедитор, согласно действующему законодательству, обязан осуществлять проверку правильности заполнения всех сопроводительных документов и их наличие» [35]. Но, как показывает практика в тот момент, когда непосредственным образом происходит процесс погрузки экспедитор не всегда может вести личный контроль в силу того, что не имеет реальной возможности лично присутствовать на территории автотранспортных предприятий, которые осуществляют согласно договору перевозку, что связано с территориальной отдаленностью их друг от друга или времени непосредственной погрузки.

Данное обстоятельство приводит к возникновению проблемы переноса ответственности за сохранность грузов: перевозчик требует у грузоотправителя возместить возникающие в силу тех или иных обстоятельств расходы, а грузоотправитель перекладывает ответственность на экспедитора, который «контролировал» погрузку и ответственен за точное соответствие погруженных товаров документам.

Рассмотрим подробнее правоприменительную практику регулирования гражданской ответственности перевозчика за утрату и повреждение груза.

«Перевозчик обязан возместить реальный ущерб, причиненный случайной утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, в том числе возникших вследствие случайного возгорания транспортного средства, дорожно-транспортного происшествия, противоправных действий третьих лиц, например, кражи груза» [35].

Обязанность перевозчика возместить ущерб, причиненный грузу, даже в отсутствие вины, установлена законодательно (ч. 1 ст. 796 ГК РФ, ч. 5 ст. 34 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта). Арбитражные суды практически всегда правильно применяли эти нормы, но в судах общей юрисдикции имели место случаи неверного толкования закона. Речь идет о формулировке «если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам». На основании проведенного обзора можем говорить о том, что «некоторыми федеральными судами были вынесены решения, согласно которым перевозчик был освобожден от гражданской ответственности за утрату или порчу груза, на основании того, что утрата или порча груза произошла в следствии неправомерных действий третьих лиц» [35].

«Перевозчик обязан возместить стоимость утраченного (поврежденного) груза, после чего он получает право на предъявление регрессных требований к виновной стороне (например, к виновнику ДТП). Перевозчик возмещает убытки, причиненные своему контрагенту ненадлежащим исполнением обязательства в виде просрочки доставки груза. 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» [35].

Практика осуществления грузоперевозок по договорам с крупными сетевыми ритейлерами показывает, что «в договорах с поставщиками предусматривают значительные штрафы за недопоставку (в том числе и доставку товара с опозданием). Стандартный штраф в сети «Перекресток» составляет 12% от стоимости недопоставленного товара. Поставщики, работая с большой отсрочкой оплаты за поставляемые в сети товары, уплачивают эти штрафы добровольно-принудительно (сеть производит зачет на сумму штрафа из причитающихся к оплате сумм). Далее поставщик пытается взыскать этот убыток с перевозчика» [22, с. 61].

До принятия рассматриваемого Постановления Пленума ВС РФ перевозчики часто могли отбиться от этих требований, ссылаясь на ч. 1 ст. 400 ГК РФ и Определение Конституционного Суда РФ от 2 февраля 2006 г. № 17-О, которым транспортная деятельность была приравнена к высоко-рискованным видам деятельности, вследствие чего уплате подлежала только штрафная неустойка за несвоевременную доставку груза.

На сегодняшний день споры о взыскании убытков в большинстве случаев заканчиваются «победой» взыскателей, а не перевозчика. Внесение в договор перевозки условия о том, что перевозчик не возмещает убытки, вызванные просрочкой доставки груза, признается судом ничтожным, так как статьей 37 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта предусмотрено, что такого рода соглашения являются недействительными.

Анализ правоприменительной практики в сфере регулирования перевозок отдельными видами транспорта показал, что существует ряд проблем в соблюдении установленных требований претензий к перевозчикам.

«В случае если перевозчик не ответил на претензию в установленный срок, впоследствии он не может ссылаться на то, что претензия не соответствовала требованиям, предусмотренным законодательством, в частности к ней не были приложены необходимые документы, а, следовательно, истцом не соблюден обязательный претензионный порядок»

[19, с. 126].

Перевозчик обязан рассматривать и отвечать на предъявляемые к нему претензии, независимо от соблюдения контрагентом требований к содержанию и форме претензий, установленных п. 88 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом. «Перевозчик вправе в ответе на претензию аргументированно ссылаться на не надлежаще предъявленную претензию, делающую ее рассмотрение по существу невозможным. Только в этом случае он вправе заявлять о несоблюдении обязательного досудебного порядка в суде, в противном случае он это право утрачивает» [29]. Дополнительно к нему могут быть применены последствия злоупотребления правом (ст. 111 АПК РФ). По умолчанию действует правило, что «за утрату груза отвечает перевозчик действует вне зависимости от того, кто виноват в повреждении груза» [34, с. 125]. В качестве примера может быть приведено многократно встречающееся обстоятельство в судебных делах. Автотранспортное средство при перевозке груза попало в аварию, при этом грузоперевозчик не является виновником этого дорожно-транспортного происшествия, но несмотря на это обстоятельство, грузоперевозчик обязан возместить причинённый ущерб грузоотправителю. Это обстоятельство закреплено в положении п. 1 ст. 796 ГК, согласно которому «профессиональный перевозчик несет ответственность независимо от наличия вины. Освободить его от ответственности могут только непредвиденные обстоятельства» [10].

По обстоятельствам таких судебных споров Верховный суд не признает дорожно-транспортное происшествие как непредвиденный и непредотвратимый факт в обстоятельстве судебного спора в силу того, что профессиональный грузоперевозчик осведомлен о возможных рисках возникновения аварийных ситуаций на дороге во время осуществления перевозки грузов.

Таким образом, перевозчик обязан будет возмещать ущерб почти в любом случае. Например, «компания-отправитель и перевозчик заключили договор о перевозке легковых машин на открытом автовозе. При транспортировке в одну

из машин (из тех, которые «ехали» в автовозе) попал камень и разбил лобовое стекло. Компания сразу обвинила в этом перевозчика и потребовала его возместить ущерб. Дело дошло до Верховного суда, который объяснил, что обязанность упаковать груз лежала на отправителе. Он этого не сделал, значит, принял все риски, которые могли повлечь за собой отсутствие упаковки» [23, с. 70]. На перевозчике в таком случае лежит задача доказать в суде, что упаковка товара избавила бы его от повреждения. Если суд с этим согласится, то ответственность за порчу ляжет на отправителя.

2.2 Обзор судебной практики по делам о перевозке железнодорожным транспортом

В рамках выпускной квалификационной работы был проведен анализ судебных дела с участием ОАО «РЖД». Статистика за 8 месяцев 2023 года позволил сделать ряд выводов.

Статистический анализ позволяет зафиксировать рост пеней по ответственности ОАО «РЖД», что наглядно представлено на рисунке 4.

Данные, представленные на инфографике (рисунок 4) позволяют сделать вывод, что размер проигранной в суде суммы пеней за просрочку на 148% больше проигранной суммы пеней за аналогичный период 2022 года.

Рассмотрено судами в январе – августе 2023 года требований ОАО «РЖД» о взыскании пеней в порядке регресса с виновных в просрочке третьих лиц только на 11,8 млн руб., что составляет 0,12% от рассмотренной судами суммы пеней. Следовательно, вся проигранная в судах сумма пеней приходится на ответственность ОАО «РЖД».

За период январь – август 2023 года в судах рассмотрено
дел по данной категории споров на общую сумму



Рисунок 4 – Динамика размера пени за просрочку доставки грузов и порожних вагонов (иски к ОАО «РЖД») [5]

Размер проигранной в суде суммы пеней за просрочку на 148% больше проигранной суммы пеней за аналогичный период 2022 года.

Рассмотрено судами в январе – августе 2023 года требований ОАО «РЖД» о взыскании пеней в порядке регресса с виновных в просрочке третьих лиц только на 11,8 млн руб., что составляет 0,12% от рассмотренной судами суммы пеней. Следовательно, вся проигранная в судах сумма пеней приходится на ответственность ОАО «РЖД».

Согласно данным ЕАСАПР по состоянию на 1 сентября 2023 года, из общего расчётного финансового риска пеней за просрочку, 43% от суммы пеней, не приходящейся на ответственность ОАО «РЖД», относилось на непреодолимую силу.

Из требований о взыскании пеней за просрочку, рассмотренных судами за первые 8 месяцев 2023 года, обстоятельства непреодолимой силы зафиксированы только в 0,1% от общей рассмотренной судами суммы. Клиенты либо не предъявляют в суд требования о взыскании пеней за просрочку в случаях, когда просрочка возникла вследствие обстоятельств

непреодолимой силы, либо наличие этих обстоятельств не фиксируется и об их наличии не информируются юридические службы.

Если такие обстоятельства действительно имели место, то необходимо подбирать «оправдательные» документы, указанные в п. 5.4 Технологии претензионно-исковой работы, передавать комплекты документов в ТЦФТО для последующего их направления юридическим службам железных дорог.

На рисунке 5 представлена динамика размера штраф за искажение сведений в накладной (Иски ОАО «РЖД»).

За период январь – август 2023 года в судах рассмотрено дел по данной категории споров на общую сумму

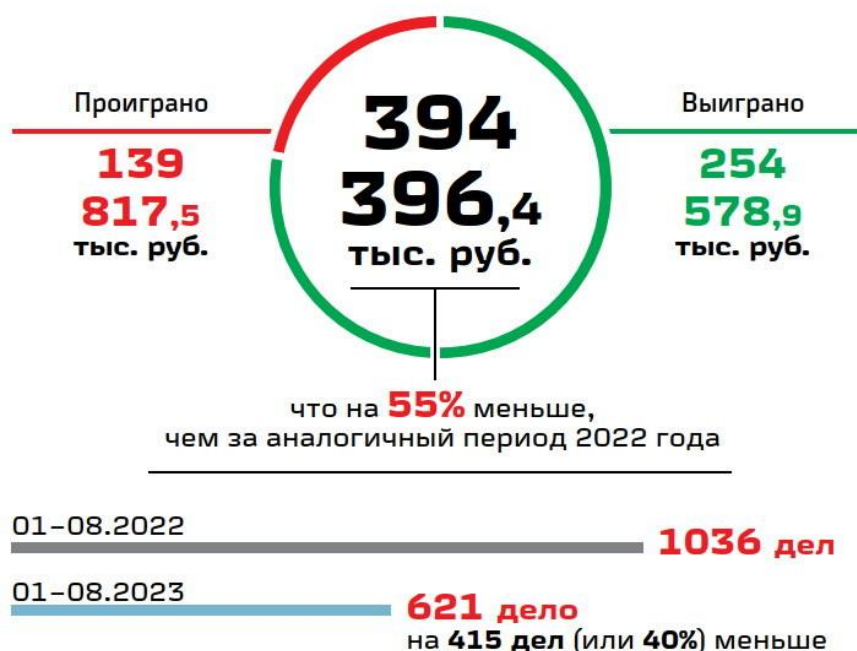


Рисунок 5 – Динамика по штрафам за искажение сведений в накладной (иски ОАО «РЖД») [5]

Согласно ст. 98 УЖТ РФ, для взыскания штрафов за искажение сведений о грузах в накладных необходимо наличие по крайней мере одного из двух квалифицирующих признаков: занижение провозной платы либо нарушение безопасности движения.

Снижение рассмотренной суммы по этой категории споров означает, что количество фактов искажения сведений в накладной, приводящих к занижению провозной платы либо нарушениям безопасности движения со стороны

клиентов, действительно уменьшается либо со стороны причастных подразделений ослаблен контроль за выявлением нарушений и передачей соответствующих материалов юридическим службам для взыскания штрафов в судебном порядке.

Практика перевозки грузов дает основание говорить о том, что «экспедитор выполняет функции отправителя груза, при этом транспортные компании заключают с экспедитором договор. В договоре между экспедитором и транспортной компанией указывается какой именно груз и куда необходимо доставить, и в какие сроки» [22, с. 62]. Экспедитор при этом может выступать и в роли перевозчика, если доставку груза осуществляет самостоятельно. Верховный суд указывает, что «на экспедитора не может быть возложена ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза перевозчиком, если в силу договора экспедитор обязан выполнять лишь функцию агента. Но при этом экспедитор должен внимательно и осмотрительно подойти к выбору перевозчика» [23, с. 69].

Исковая давность по требованию экспедитора к перевозчику начинает течь с момента, определенного в транспортных уставах и кодексах, указывает Верховный суд в рамках обобщения судебной практики, дел, связанных с перевозкой грузов различными видами транспорта.

При этом срок давности приостанавливается на время, нужное сторонам для соблюдения претензионного порядка разрешения спора.

Для требований о возврате необоснованно списанной платы за перевозку применяется срок давности величиной в один год.

К требованию исполнителя по договору о предоставлении в пользование вагонов к заказчику о взыскании неустойки за «простой» вагонов применяется трехлетний срок исковой давности.

Верховный суд разъясняет, что годичный срок давности не распространяется на требования, основанные на гл. 59 ГК (она называется «Обязательства вследствие причинения вреда»). Для иллюстрации последнего, ВС приводит такое дело. «Завод, выполняя на ж/д путях погрузочные работы,

повредил вагоны, которые стояли на соседних путях и принадлежали некой компании. Компания подала иск к заводу с требованием возместить ущерб. Завод в ответ заявил, что уже прошел год, поэтому компания не может предъявлять никаких требований, и суды встали на его сторону» [11].

Суд исходил из того, что статьей 104 Устава железнодорожного транспорта предусмотрены последствия повреждения или утраты предоставленных перевозчиком вагонов. В этом случае отправители или грузополучатели обязаны их отремонтировать либо возместить стоимость ремонта. На данное требование распространяется специальный срок исковой давности, величиной в год. Делается вывод Верховным судом: когда требования основаны на статьях из главы 59 ГК, срок исковой давности нужно считать в полном объеме, то есть он будет равен трем годам.

При заключении договоров перевозки масса груза, подлежащая перевозки имеет первоочередное значение, что предопределяет «возможность осуществления тех или иных мошеннических схем в определении массы перевозимого товара с целью увеличения стоимости перевозки товара со стороны грузоотправителя, что в свою очередь приводит к превышению грузоподъемности транспорта. Мошеннические схемы могут применяться в определении массы перевозимого товара с целью уменьшения стоимости перевозки товара со стороны грузополучателя, что ведет к занижению цены» [35].

Верховным судом разъясняется тот факт, что «масса груза считается правильной, если отправитель и перевозчик определили ее одинаково с учетом погрешности. Значение погрешности при этом отличается для разных грузов. Если спор о массе груза по какой-то причине дошел до суда, обеим сторонам придется доказывать свою позицию по общим правилам» [4, с. 6], в таких спорах суды не отдают преимущества ни одной из сторон. «Допустимая погрешность, не являясь абсолютной и неизменной величиной, определяется исходя из сложившихся коммерческих обычаев, свойств груза, а также обстоятельств конкретной перевозки и подлежит доказыванию сторонами по

общим правилам, предусмотренным процессуальным законодательством», – поясняет Верховный суд РФ. Обратим внимание на другие разъяснения Верховного суда РФ, освещающие спорные аспекты регулирования перевозок железнодорожным транспортом.

В случае нарушения перевозчиком сроков отправки вагонов, владелец этого пути вправе взыскать с перевозчика причиненные этим убытки. «В случае задержки вагонов, не принадлежащих перевозчику, на железнодорожных путях общего пользования по причинам, зависящим от грузоотправителей, грузополучателей или владельцев путей необщего пользования, они вносят перевозчику плату за занятие путей общего пользования, даже если такого пункта нет в договоре. Владелец вагона, являющийся оператором подвижного состава, вправе взыскать штраф за задержку принадлежащего ему вагона под погрузкой или выгрузкой.

Заявление страховщика о ничтожности договора страхования ответственности перевозчика или экспедитора не имеет правового значения, если страховщик действует недобросовестно. Штрафы, предусмотренные Уставом железнодорожного транспорта, за искажение сведений о массе груза в транспортной накладной могут быть снижены судом при доказанности соответствующих обстоятельств» [5].

Рассматривая вопросы ответственности перевозчика, приходим к выводу, что определяющим признаком ответственности грузоперевозчика становится ее ограниченность в части имущественной ответственности. «Перевозчик несет ответственность за отсутствие подачи транспортного средства. Меры ответственности возлагаются, если у перевозчика имеется доказанный факт собственной вины, так и при его отсутствии. Ответственность в этих случаях перевозчик понесет в виде штрафа, который, в свою очередь, выполняет функции частичной компенсации убытков другой стороны договора. Увеличение размера штрафа способствует росту дисциплины у перевозчика и стимулирует более добросовестное исполнение его рабочих обязанностей» [35].

Многие эксперты из компаний, работающих с грузоперевозчиками, настаивают на закреплении в нормативно-правовых актах, регламентирующих перевозки различными видами транспорта, положений, которые бы обязывали перевозчика возмещать убытки. Свою позицию эксперты обосновывают собственным практическим опытом, который показывает, что штрафы, которые оплачивает грузоперевозчик покрывают лишь малую долю причинённого убытка. Компании и предприятия, работающие с грузоперевозчиками, предполагают, что при закреплении указанного выше правила штраф будет считаться неустойкой. Кроме того, станет возможным усилить договорную свободу при закреплении отношений между сторонами в договоре перевозки.

Как показал проведенный анализ в первой части выпускной квалификационной работы действующие «на сегодняшний день нормативно-правовые акты в сфере регламентирования перевозок различными видами транспорта достаточно проработаны, что предопределяет их однозначное чтение в рамках разрешения судебных споров, но некоторые их положения не полностью доработаны, не всегда предусмотрено адекватное решение вероятных проблем» [22, с. 62]. Считаем, что в современных геополитических условиях актуальной стоит задача регулярного обновления законодательства в сфере железнодорожных перевозок с целью обеспечения роста престижа отрасли как внутри страны, так и на международной арене.

3 Совершенствование правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта

3.1 Пробелы в правовом регулировании перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом

Как было отмечено ранее, актуальность темы исследования специфики нормативно-правового регулирования перевозок различными видами транспорта (на примере автомобильного и железнодорожного транспорта) обусловлена прогрессивными изменениями в договорном праве, изменением экономической ситуации в мире.

Указанные в первой и второй части выпускной квалификационной работы изменения отражаются на взаимоотношениях сторон при организации перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом, что в свою очередь вызывает возникновение судебных споров по исполнению условий договоров на перевозку грузов и, следовательно, подходы к ключевым моментам вынужденно приходится менять.

Анализ правоприменительной практики показал, что содержательная часть договоров перевозки подвергается изменениям, в частности, «в автомобильных грузоперевозках условия варьируются по всем пунктам, включая такие условия, как ответственность, права и обязанности сторон, форс-мажорные условия и общие условия договора» [24].

Споры и разногласия между сторонами при осуществлении перевозки грузов различными видами транспорта в своей основе содержат проблемы. На практике, как показало проведенное исследование, споры и разногласия согласования и урегулирования тех или иных пунктов договора перевозки могут возникать на основании разночтения тех или иных норм права, с учетом того, что «перевозки нередко охватывают зарубежный маршрут, следовательно, за период движения автотранспорта по маршруту, будут действовать законы разных стран и отношения сторон должны регулироваться надлежащим

образом с учетом специфики соответствующей перевозки, учитывая особенности перевозимого груза, его веса, габаритов» [14, с. 189]

На сегодняшний день в условиях построения новых логистических связей развивается сегмент грузоперевозок автомобильным транспортом, отношения между сторонами регулярно претерпевают изменения в специфике своей деятельности, которые вызваны сложными геополитическими условиями вокруг нашей страны и построением системы импортозамещения, которая требует пересмотра нормативно-правового регулирования перевозок, в том числе автомобильным транспортом.

Как отмечают эксперты, «новые реалии с ограничением в виде бесполетных зон, а также отсутствие железнодорожной логистики с другими странами, открывают новые возможности для автомобильных перевозок, что, необходимо отражается на законодательном уровне с принятием мер по поддержанию и регулированию перевозок различными видами транспорта» [24].

Данные, опубликованные на официальном сайте государственной статистики, показывают высокие темпы развития сферы автоперевозки. Официально опубликованная на сайте Федеральной службы государственной статистики отчетная документация свидетельствует о том, что «физические лица активно становятся индивидуальными предпринимателями, покупают или арендуют собственный транспорт и приступают к оказанию услуг» [35]. Указанные обстоятельства, влияющие на документооборот между сторонами договорных отношений, возникающих при осуществлении автоперевозки грузов, непосредственным образом в качестве основы их возникновения содержатся именно в условиях договора перевозки, которые, как показал анализ правоприменительной практики, достаточно часто выступают объектом споров между сторонами договора.

Проведенный анализ нормативно-правовых актов, регламентирующих перевозку грузов различными видами транспорта показал, что законодатель не предусмотрел в положениях ГК РФ четко регламентированные меры

ответственности перевозчика за нарушение сроков доставки. Соответствующая мера ответственности грузоперевозчика регламентируется положениями соответствующих транспортных кодексов и уставов.

Для единообразного толкования сроков доставки груза необходимо уточнить положения ст. 785 ГК РФ. Еще одним недостатком в правовом регулировании перевозок различными видами транспортом можно считать тот факт, что в транспортных кодексах и уставе нет единого понимания терминов «вред», «ущерб», «убытки». Так, «в транспортных уставах перевозчик возмещает только реальный ущерб, т. е. несет ограниченную ответственность, что не дает возможность взыскать с перевозчика упущенную выгоду. Однако, перевозчик осуществляет предпринимательскую деятельность, а тогда есть полные основания на положения действующего законодательства, говорить, что предприниматели, коими являются и перевозчики, должны отвечать по гражданско-правовым обязательствам в полном объеме» [34, с. 125]. Так, многие эксперты отрасли сходятся во мнении о том, что «восполнение реального ущерба заставит грузоперевозчика более полное осознавать ответственности за данное обязательство и защитит права и интересы других участников договора» [39, с. 444].

В практике осуществления перевозки грузов различными видами транспорта достаточно часто встает проблема, связанная с повреждением груза при перевозке, которая требует оперативно и достоверно определить непосредственного виновника возникновения обстоятельств, которые привели к повреждению (порче или утрате) груза. Только выявив непосредственного виновника возникновения обстоятельств, которые привели к повреждению (порче или утрате) груза станет возможным возмещение ущерба пострадавшей стороне.

Проведенный обзор специфики нормативно-правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта показал, что судебные споры по обстоятельствам повреждения груза и проблем возмещения ущерба, с определением ответственности сторон разрешаются в соответствии с

положениями ГК РФ, транспортными уставами и иными законами, что становится еще одной проблемной «точкой» с точки зрения их разнообразия.

Следовательно, можно говорить «о проблеме, которая предопределена тем, что обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей удостоверяются различными актами, но точная форма не закреплена законодательно» [4, с. 5].

Закрепленной формы коммерческого акта, удостоверяющего основания для возникновения ответственности перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей помогло бы устранить существующую проблему ненадлежащего документарного оформления условий грузоперевозки. Также эксперты говорят о том, что «проблемы определения непосредственной вины или невиновности участников договорных отношений в судах могут быть устранены с введением единого документа, содержащего условия ответственности при возникновении проблем, связанных с сохранностью грузов» [5], о чем свидетельствует и проведенный обзор судебных споров.

Проведенный анализ позволил выделить еще одну «проблемную точку в правовом регулировании перевозок, в данном случае железнодорожным транспортом. Законодательно установлены сроки согласования заявки не соблюдаются. Так, в частности, при перевозках на железнодорожном транспорте вагоны или контейнеры подаются под погрузку по заявке, которую грузоотправитель должен предоставить перевозчику в сроки, определенные законом» [36, с. 42].

Исследование проблем нормативно-правового регулирования перевозки грузов различными видами транспорта (на примере автомобильных и железнодорожных перевозок) показало, что «перевозчик достаточно часто отказывает в приеме заявки и не согласовывает её, при этом нередки случаи необоснованного отказа в приеме или согласовании заявки» [13], [16], [23].

Однако, согласно действующему законодательству, отказ перевозчика в приеме заявки и не согласование ее необходимо аргументировать, ссылаясь на основания, закрепленные в положениях транспортного законодательства.

Тенденция развития нормативно-правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта на сегодняшний день не поддается прогнозированию в связи с непредсказуемостью внешнеполитических и экономических событий.

Считаем необходимым выработку единых норм правового регулирования договора перевозки грузов различными видами транспорта. На законодательном уровне необходимо адаптировать под современные реалии существующий массив законодательных актов.

Отметим, что в августе 2024 года были установлены правовые основы организации и осуществления перевозок грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу.

Владимир Путин подписал Федеральный закон «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Федеральный закон принят Государственной Думой 23 июля 2024 года и одобрен Советом Федерации 2 августа 2024 года.

Федеральный закон устанавливает правовые основы организации и осуществления перевозок грузов, пассажиров, ручной клади, багажа и грузобагажа разными видами транспорта по единому транспортному документу.

В соответствии с Федеральным законом порядок организации перевозок в прямом смешанном сообщении и взаимоотношения участников перевозочного процесса определяются соглашением об организации перевозок в прямом смешанном сообщении.

Перевозка в таком сообщении осуществляется на основании договора перевозки, который заключается перевозчиком, являющимся стороной соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, с грузоотправителем или пассажиром.

Федеральным законом устанавливаются существенные условия соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, ответственность сторон соглашения, грузоотправителя и грузополучателя, требования к оформлению единого транспортного документа, подтверждающего заключение договора перевозки, права и обязанности грузоотправителя, перевозчика и пассажира, заключивших такой договор.

Актуальной стоит задача по соотнесению с существующими задачами и проблемами в логистических цепочках и сложной геополитической обстановкой нормативно-правовых актов, регламентирующих перевозки различными видами транспорта.

3.2 Перспективы совершенствования правового регулирования перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом

Как отмечалось ранее в рамках рассмотрения судебных споров, связанных с перевозкой различными видами транспорта, при оказании услуг перевозки необходимо опираться на положения договора перевозки. Ключевая задача, которая должна быть решена при заключении договора перевозки заключается в закреплении шагов регламентирования контроля правовых отношений, возникающих между грузоотправителями и транспортными компаниями и установлении четкого порядка осуществления перевозки груза до пункта назначения. Отношения, возникающие между грузоотправителем, транспортной компанией и грузополучателям в обязательном порядке должны регламентироваться действующими на сегодняшний день специализированными нормативно-правовыми актами, специфика которых рассмотрена в первой главе выпускной квалификационной работы.

Говоря об ответственности перевозчика, отметим, что она носит характер ограниченной имущественной ответственности, при этом «меры ответственности возлагаются, если у перевозчика имеется доказанный факт собственной вины, так и при его отсутствии» [28]. Другими словами,

«особенность гражданско-правовой ответственности в транспортном праве заключается в ограниченности ее размера, что предопределяет не распространение в данном случае общего принципа, заключающегося в полном возмещении ущерба и вреда» [4, с. 6].

Как показал обзор судебных споров, «на практике в случае возникновения проблем с сохранностью либо целостностью груза ответственность перевозчика заключается в обязанности уплаты штрафа, который, в свою очередь, служит частичной компенсацией убытков, которые понесли стороны договора перевозки. Большинство экспертов из числа компаний, работающих с грузоперевозчиками едины во мнении о том, что законодательно закреплённое увеличение размера штрафа должно способствовать росту дисциплины перевозчика и призвано стимулировать добросовестное исполнение своих обязанностей перевозчиком» [23, с. 69]. Считаем возможным согласиться с указанным экспертным мнением, необходимо законодательно регламентировать возмещение убытков перевозчиком таким образом, чтобы обеспечить покрытие убытков заказчика услуг перевозки в полной мере, которые возникли по вине перевозчика.

В современных социально-экономических условиях целесообразно на законодательном уровне признать презумпцию потери груза или неисполнения обязательств, заменив понятие утраты груза, которое используется в транспортном праве сегодня и фигурирует в договорных отношениях, возникающих при перевозке различными видами транспорта. С внесением соответствующих поправок в действующее транспортное законодательство, появится возможность четкой формулировки требований к грузоперевозчику и даст основание конкретным образом закрепить правовые отношения в договорах перевозки. Такая формулировка в договорах перевозки даст правовые основания грузополучателю требовать возмещение материальных потерь в качестве компенсации при утрате груза. Кроме того у грузополучателя появится возможность требовать на основании договора перевозки принятия мер по поиску потерянного груза со стороны грузоперевозчика. Закрепление

презумпции потери груза расширит договорную свободу, что выступит своего рода положительным шагом в развитии договорных отношений, возникающих при перевозки различными видами транспорта.

Действующие нормативно-правовые акты в сфере регулирования грузоперевозок не содержат исчерпывающего перечня способов оказания воздействия на грузополучателя, отказывающегося принимать груз, который доставлен грузоперевозчиком согласно договору перевозки между грузоотправителем и этим грузополучателем. С целью устранения оснований для возникновения соответствующих судебных споров считаем возможным внесение соответствующей поправки в положения в ст. 40 ГК РФ. Считаем, добавить положения ст. 40 ГК РФ пунктом «об отказе принятия груза», установив конкретный временной промежуток, в рамках которого грузополучатель должен груз принять.

Как было указано выше, законодателем не предусмотрена в тексте ГК РФ ответственность за нарушение сроков доставки по вине грузоперевозчика, ответственность законодатель предусмотрел в тексте соответствующих транспортных кодексов и уставов. Для того, чтобы обеспечить единый подход к установлению срока доставки груза теми или иными видами транспорта можно в положении ст. 785 ГК РФ предусмотреть дополнительный пункт, который включал бы в себя особенности регламентирования обязанности перевозчика соблюдать сроки доставки груза в установленный в тексте договора срок, либо такой срок устанавливался бы на основании положений транспортного законодательства если иное не предусмотрено договором перевозки.

Говоря о проблеме отсутствия точной формы коммерческого акта ответственности перевозчика за сохранность груза и как следствие возникновению проблем при определении вины или невиновности участников договорных отношений в судебном порядке отметим, что необходимо законодательно выработать точную структуру акта и порядок его оформления, перечень необходимых прилагаемых к нему документов и др.

По мнению экспертов, «упорядоченная форма акта будет способствовать возложению ответственности в судебном порядке на лицо, виновное в ненадлежащем исполнении своих обязанностей» [4, с. 4].

На сегодняшний день законодателем остается не разрешенной «проблема установления ответственности за нарушение сроков согласования и неправомерного отказа в приеме и согласовании заявки, однако, практика свидетельствует о том, что договор перевозки не может быть заключен при отсутствии заявки. Законодателем предусмотрено, что факт отказа в приеме и согласовании заявки обжалуется лишь в судебном порядке, что занимает достаточно длительное время, по истечении которого та или иная перевозка, которая имеет свои ограничения по времени может стать не актуальной» [2]. Именно это обстоятельство, что судебное обжалование непринятия заявки занимает немалый промежуток времени, которым грузоотправитель не располагает приводит к тому, что они просто не обращаются в суд для обжалования.

Многие грузоотправители высказываются о том, что «в этих случаях проявляется уверенность перевозчика в безнаказанном злоупотреблении своими правами и неправомерными действиями и уязвимость тех, кто пользуется услугами железнодорожного транспорта» [16, с. 32].

Считаем необходимым закрепить в соответствующей ст. Устава железнодорожного транспорта РФ возможность предъявления требований к ответственности перевозчика в виде уплаты штрафа в случае просрочки заявки, которая была подана в полном соответствии с законом и безосновательно отклонена перевозчиком.

Делая обобщающий вывод, отметим, что для решения указанных выше проблемных моментов в правовом регулировании перевозки необходимо внесение ряда соответствующих разъяснений, дополнений и поправок. Считаем необходимым на регулярной основе пересматривать и в случае необходимости вносить поправки в законодательство в сфере перевозок, с целью повышения престижа отрасли в стране и на международной арене.

Рассматривая перспективы регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом, отметим, что «весной 2024 года в регламентировании автомобильных грузоперевозок выдвинута новая законодательная инициатива» [16, с. 30]. Депутат Госдумы Москвичев Е. С. внес на обсуждение проект федерального закона «О порядке допуска к осуществлению перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». К моменту написания выпускной квалификационной работы законопроект принят в первом чтении (24.07.2024).

По мнению экспертов, «... в случае принятия федерального закона «О порядке допуска к осуществлению перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» будет регулирован допуск к перевозкам грузов автомобильным транспортом на коммерческой основе, за вознаграждение. Целью законопроекта выступает защита интересов потребителей, повышение качества и безопасности перевозок грузов автомобильным транспортом» [5].

Еще одним изменением, вступившем в силу в 2024 году, стало законодательно закреплённый электронный мониторинг грузоперевозок.

В настоящее время каждая грузовая машина при выходе в рейс должна быть оборудована специальным «гаджетом», не только отслеживающим его перемещение, но и передающим информацию в центральную базу данных.

Также в 2024 году Минтранс вводит новые штрафы для нарушителей правил перевозок грузов автомобильным транспортом: «за нарушение могут лишиться прав на управление большегрузом, компания-грузоперевозчик рискует остаться без лицензии, если будет допускать нарушения деятельности, а также может произойти и полный запрет деятельности» [33].

С 1 сентября 2024 года вводятся единые требования к установке комплексов фото-, видео-фиксации нарушений ПДД для контроля оплаты проезда по автодорогам. При своевременной оплате проезда штрафов не будет,

и владельцам автотранспорта предоставляется 50% скидка при оплате штрафа за несвоевременное внесение платы.

Все эти изменения представляют собой серьезные шаги в направлении более эффективного регулирования автоперевозок в России.

Изменения в законодательстве 2024 года значительно трансформируют рынок автоперевозок, требуя от его участников серьезной подготовки и адаптации. Эти нововведения направлены на повышение безопасности, цифровизацию процессов и улучшение условий труда водителей, что в долгосрочной перспективе может привести к позитивным изменениям в отрасли. Однако на этапе внедрения компании сталкиваются с рядом вызовов, которые требуют оперативного реагирования и стратегического подхода.

Для бизнеса ключевыми задачами становятся модернизация автопарка, внедрение новых технологий и пересмотр логистических схем. От водителей требуется повышение квалификации и строгий контроль за соблюдением режима труда и отдыха. Потребители услуг, в свою очередь, могут столкнуться с изменениями в стоимости и сроках доставки, что требует от компаний прозрачности и активного взаимодействия с клиентами.

Ранее в нашей стране Постановлением Правительства РФ от 10.06.2002 N 402 уже вводилось лицензирование перевозок грузов автомобильным транспортом. Через несколько лет закон утратил силу.

С 2019 года налоговая служба активно занимается проблемой сбора налогов в отрасли. Тем не менее результат довольно скромный. Доля легальных перевозок, судя по данным той же пояснительной записки к проекту ФЗ, составляет менее 40%.

Легальные перевозчики, не имеющие возможность «оптимизировать» налоги и сборы. Отсутствие регулирования деятельности, в том числе, не позволяет повсеместно ввести в оборот электронные транспортные накладные и путевые листы и это так же создает не малые проблемы легальной части перевозочного сообщества.

Можно отметить явные недоработки проекта и сложность его реализации.

Читая текст проекта, можно отметить низкие требования к квалификации перевозчиков, но непомерно жесткие санкции за нарушения.

Возможно в случае принятия ФЗ с проектом «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» (проект запланирован в стратегии до 2030 года и призван решать те же задачи).

Проект «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» был ранее предложен Министерством транспорта, и он также требуется доработки в части повышения уровня квалификации автоперевозчиков, а не только заявленные жесткие санкции за нарушения требований к автоперевозчику.

Вопрос в сложности реализации таких проектов. Надо понимать, что перевозки автотранспортом в текущих социально-экономических условиях становится массовым видом предпринимательства.

Решение проблем, связанных с отсутствием требований к высокой квалификации автоперевозчиков, требует, по мнению экспертов, многолетней, кропотливой совместной работы государства и экспертного сообщества с целью всестороннего «оздоровления» отрасли. В этом случае можно говорить о том, что в результате перемен станет возможным получить не только рост тарифов, но и перспективу развития отрасли и рост налоговых поступлений в бюджет страны.

Заключение

Результаты исследования, выполненного в выпускной квалификационной работе, позволяет говорить, что на сегодняшний день сформировался правовой институт договора перевозки, характеризующийся множественностью правовых источников. Закрепленные в гл. 40 ГК РФ нормы регламентируют лишь общие правила перевозки на территории РФ и в целом носят бланкетный и дефинитивный характер, отдавая предпочтение правовой регламентации данного института специальному законодательству, которое наиболее полно отражает видовые особенности перевозки в зависимости от используемого вида транспорта.

Происходящие изменения в практике осуществления перевозок в современных реалиях отражаются на взаимоотношениях сторон при организации перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом, что в свою очередь вызывает судебные споры по исполнению условий договоров на перевозку грузов.

Одним из недостатков в правовом регулировании перевозок различными видами транспортом можно считать тот факт, что в транспортных кодексах и уставе нет единого понимания терминов «вред», «ущерб», «убытки»

Проблема, которая предопределена тем, что обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей удостоверяются различными актами, но точная форма коммерческого акта не имеет своего закрепления, что становится причиной ненадлежащего оформления необходимых документов.

Ненадлежащее оформление необходимых документов при перевозке грузов различными видами транспорта, свою очередь приводит к проблемам определения непосредственной вины или невиновности участников договорных отношений в судах, о чем свидетельствует проведенный анализ судебной практики.

Практика показывает, что перевозчик достаточно часто отказывает в приеме заявки и не согласовывает её, при этом нередки случаи необоснованного отказа в приеме или согласовании заявки. Но согласно действующему законодательству, отказ перевозчик должен обязательно аргументировать и при этом основания для непринятия заявки установлены в положениях транспортного законодательства.

В качестве вывода, отметим, что необходимо предупреждать и пресекать такие нарушения, как предоставление технического средства, непригодного для конкретной перевозки, неисполнение обязанностей по различным платежам, нарушение предусмотренных договором перевозки сроков и др.

Выполнив обзор судебной практики по делам о перевозке автомобильным и железнодорожным транспортом были сформулированы направления совершенствования правового регулирования перевозок указанными видами транспорта.

Правовые основы договора перевозки грузов достаточно хорошо определены в теории гражданского права. Но существует большое количество нормативно-правовых актов, регулирующих положения договора перевозки грузов, повторяющих нормы законов, а иногда и противоречащие им, что становится основанием для возникновения судебных споров по исполнению договоров перевозки.

В современных социально-экономических условиях целесообразно на законодательном уровне признать презумпцию потери груза или неисполнения обязательств, заменив понятие утраты груза, которое используется в транспортном праве сегодня и фигурирует в договорных отношениях, возникающих при перевозке различными видами транспорта. Внеся соответствующие поправки в действующее законодательство, станет возможным более четко формулировать требования к перевозчику при закреплении правовых отношений в договорах перевозки, что в свою очередь позволит грузополучателю получить материальную компенсацию при утрате груза и выдвигать обоснованные требования по принятию мер по поиску

потерянного груза со стороны грузоперевозчика. Закрепление презумпции потери груза расширит договорную свободу, что выступит своего рода положительным шагом в развитии договорных отношений, возникающих при перевозки различными видами транспорта.

Действующие нормативно-правовые акты в сфере регулирования грузоперевозок не содержат исчерпывающего перечня способов оказания воздействия на грузополучателя, отказывающегося принимать груз, который доставлен грузоперевозчиком согласно договору перевозки между грузоотправителем и этим грузополучателем. С целью устранения оснований для возникновения соответствующих судебных споров считаем возможным внесение соответствующей поправки в положения в ст. 40 ГК РФ. Считаем, добавить положения ст. 40 ГК РФ пунктом «об отказе принятия груза», установив конкретный временной промежуток, в рамках которого грузополучатель должен груз принять.

Проблема отсутствия точной формы коммерческого акта ответственности перевозчика за сохранность груза и как следствие возникновению проблем при определении вины или невиновности участников договорных отношений в судебном порядке должна быть решена законодательно, необходимо выработать точную структуру акта и порядок его оформления, перечень необходимых прилагаемых к нему документов и др.

Примеры судебной практики дают основание говорить о том, что целесообразно предусмотреть штрафную ответственность перевозчика за просрочку заявки, поданной в соответствии с законом и затем неправомерно отклоненную

Рассматривая перспективы правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта, был сделан вывод о том, что необходимо выработать единые нормы в системе правового регулирования договора перевозки грузов различными видами транспорта, привести в соответствие к реальности весь массив законодательных актов, соотнести с существующими

задачами и проблемами нормативно-правовые акты, регламентирующие положения договора перевозки грузов.

Решение проблем, существующих в настоящее время, связанных с отсутствием требований к высокой квалификации автоперевозчиков, требует, по мнению экспертов, многолетней, кропотливой совместной работы государства и экспертного сообщества с целью всестороннего «оздоровления» отрасли.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Аветиков, Д. Ф. Правовое регулирование транспортных перевозок: пассажирские и грузовые перевозки на железнодорожном транспорте / Д. Ф. Аветиков. // Молодой ученый. – 2020. – № 48 (338). – С. 151-154.
2. Актуальные проблемы грузоперевозок из-за COVID-19. Статья. [Электронный ресурс]. URL: [http: // GruzConsult.ru> articles/problem-covid19](http://GruzConsult.ru/articles/problem-covid19) (дата обращения: 13.07.2024)
3. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации Федеральный закон от 24.07.2002 N 95-ФЗ (ред. от 18.03.2023, с изм. от 22.06.2023). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)
4. Бажина, М. А. Некоторые аспекты документального оформления договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Транспортное право. – 2022. – № 3. – С. 3–7.
5. Безопасность и преимущества ж/д перевозок: новые факторы стабильности в 2024 году [Электронный ресурс]. URL: <https://www.utlc.com/press-center/detail/rail-transportation-safety-advantages-and-new-opportunities-for-international-cargo-transportation-i/> (дата обращения: 13.07.2024)
6. Белов И. В., Персианов В, А. Транспорт России: основные задачи и перспективы // Железнодорожный транспорт. – 2023. – № 12 – С. 214-216
7. Витрянский, В. В. Договор перевозки конкретного груза. // Хозяйство и право. – 2021. – № 7. С. – 56-58
8. Ганева, Е. О. Положительное и отрицательное содержание обязательств в рамочном договоре // Гражданское право». – 2024. – № 2. – С. 55-61
9. Гатиятуллин, М. Х., Загидуллин, Р. Р. Автомобильные перевозки: Учебное пособие. – Казань: Изд-во Казанск. гос. архитект.-строит. ун-ва, 2021. – 162 с.

10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 1): Федеральный закон от 30.11.1994, № 51-ФЗ (ред. от 24.07.2023 N 347-ФЗ) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)
11. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)
12. Егiazаров, В. А. Транспортное право: учебник / В.А. Егiazаров. – 9-е изд., доп. – М.: Юстицинформ, 2021. – 248 с.
13. Ермак, А. Д. Правовая природа договора о подаче транспортных средств и предъявлении груза к перевозке железнодорожным транспортом. Транспортное право и безопасность. – 2024. – № 1(29). – С.81–87
14. Заразина, Л. В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки груза. // Вестник МФЮА. – 2021. – № 4. – С. 185–189.
15. Иванченко, Л. А. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре / Л. А. Иванченко // Логистические системы в глобальной экономике. – 2023. – № 8. – С. 128–131
16. Карнушин, В. Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества. // Транспортное право. – 2024. – № 1. – С. 29–36
17. Касаткин, С. Н. Правомерные юридические действия: понятие, признаки, виды // Вестник Пермского университета. Юридические науки. – 2023. – № 4 – С. 22–28
18. Комаров, В. В. Использование инфраструктуры системы «Эра-Глонасс» как основы телематических транспортных систем / В. В. Комаров // Транспорт Российской Федерации. – 2024. – № 1. – С. 22–25
19. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Оценка социально-экономических последствий структурной реформы. // Экономика железных дорог. 2024. – № 12. – С. 211–218

20. Лебедева М. Ю., Жабин И. Ю. К вопросу о месте транспортных договоров в системе гражданско-правовых обязательств // Инновации в гражданской авиации. – 2020. – Т. 3. – № 2. – С. 5–12

21. Ломакин, Д. В. Коммерческие корпорации как субъекты корпоративных правоотношений: учебное пособие – М.: Статут, 2020. – 268 с.

22. Мальцев В. А., Гриднева О. В. Проблемы заключения и исполнения договора перевозки грузов автомобильным транспортом. // Транспортное право и безопасность. – 2023. – № 12 (12) – С. 59–64

23. Мальцев, В. А. Перспективы развития договорных отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом. // Транспортное право и безопасность. – 2022. – № 12 (12). – С 67–72

24. Новая логистическая реальность: как изменилась железнодорожная логистика [Электронный ресурс]. URL: <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/novaya-logisticheskaya-realnost-kak-izmenilas-zheleznodorozhnaya-logistika/> (дата обращения: 13.07.2024)

25. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 29 мая 2023 г. N 185-ФЗ. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)

26. О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции: Постановление Пленума от 26 июня 2018 года № 26 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)

27. О новой транспортной накладной Письмо Минтранса РФ от 20.07.2011 N 03-01/08-1980ис [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)

28. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные

Электронный ресурс] : Федеральный закон от 13.07.2015 N 220-ФЗ (в ред. от 13.06.2023 N 240-ФЗ). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)

29. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ред. от 30.12.2022). Срок действия Правил ограничен 01.09.2026. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)

30. Постановление от 8 октября 2019 г. по делу № А56-27075/2019. Тринадцатый арбитражный апелляционный суд (13 ААС) // Судебные и нормативные акты РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/g9qkZBx4pRYl/> (дата обращения: 13.07.2024)

31. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития России) [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144190/ (дата обращения 03.08.2024)

32. Решение от 3 июля 2019 г. по делу № А56-35345/2019 Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области (АС Санкт-Петербурга и Ленинградской области) // Судебные и нормативные акты РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/UwUJelFaOoV4/> (дата обращения: 13.07.2024)

33. Российские железные дороги: офиц. сайт. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd.ru/> (дата обращения 01.06.2024)

34. Синица, Ю. И. Существенное нарушение договора как одно из оснований его расторжения // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. – № 6. С. 124–131

35. Судебные и нормативные акты РФ: офиц. сайт. [Электронный ресурс] – URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc> (дата обращения: 13.07.2024)

36. Транспортное право. Общая часть: учебник» // под ред. Н. А. Духно. – М.: Юридический институт МИИТ, 2023. – 213 с.

37. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ в ред. от 24.07.2023 N 366-ФЗ). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 13.07.2024)

38. Федеральная служба государственной статистики: офиц. сайт. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gks.ru/> (дата обращения 01.06.2024)

39. Чернов, А. А. Правовое регулирование оказания услуг в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом / А. А. Чернов. // Молодой ученый. – 2024. – № 3 (502). – С. 442–445.