

Секция «Юриспруденция: актуальные вопросы правотворчества и правоприменения
(СИУ РАНХиГС)»

**Значение и сущность договора перевозки грузов речным транспортом в
российском гражданском праве**

Иташева Айдынай Аржановна

Студент (бакалавр)

Сибирский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и
государственной службы при Президенте РФ, Новосибирск, Россия
E-mail: itasheva_aydynay@mail.ru

Речной транспорт играет ключевую роль в транспортной инфраструктуре России с протяженностью водных путей около 102 тыс км, что делает его важным для грузоперевозок, особенно в труднодоступных регионах. Объем речных грузоперевозок в России по итогам 2024 года составил около 105 млн тонн. При этом показатели перегрузочных работ в речных портах составили 115 млн тонн, что подчеркивает его значимость для российской экономики [3].

Законодательство включает нормы, регулирующие заключение и исполнение договоров, направленные на безопасность перевозок и защиту интересов сторон. Использование речного транспорта требует особого подхода со стороны перевозчиков и грузоотправителей.

Основными нормативно-правовыми актами, регулирующими перевозку грузов, являются Гражданский кодекс РФ, а также Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ РФ), который устанавливает основные положения, касающиеся правового регулирования перевозок грузов по внутренним водным путям страны. В частности, КВВТ РФ определяет порядок заключения договоров перевозки, права и обязанности сторон, а также регулирует вопросы ответственности за нарушение условий договора. Кодекс также включает требования к транспортным средствам и инфраструктуре, что способствует обеспечению безопасности и эффективности перевозок. В самом Кодексе отмечается, что он «регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации» [2]. Значимость КВВТ РФ заключается в его роли в обеспечении правового порядка и стабильности в сфере речных перевозок, что имеет особое значение для экономики и логистики страны.

Договор перевозки грузов речным транспортом представляет собой соглашение между грузоотправителем и перевозчиком, в рамках которого перевозчик обязуется доставить груз в определённый пункт назначения и передать его грузополучателю, а грузоотправитель – оплатить данную услугу.

По своей конструкции договор перевозки груза на внутреннем водном транспорте, так же как он сформулирован в ГК РФ, является возмездным (услуга и плата за нее), взаимным (встречное предоставление) и реальным (он считается заключенным с момента передачи груза к перевозке и документального оформления такой передачи - составления транспортной накладной, дорожной ведомости и выдачи квитанции о приеме груза к перевозке). Реальный договор регулирует отношения сторон с момента передачи груза, а отношения по подаче судна к перевозке и предъявлению груза для перевозки, предшествующие заключению договора перевозки, регулируются КВВТ РФ и правилами перевозок грузов.

Грузоотправители в договоре перевозки речным транспортом имеют права для защиты своих интересов, включая требование своевременной доставки груза и сохранения его

качества. Перевозчики также имеют права, такие как получение вознаграждения и возмещение расходов, если они возникли по вине грузоотправителя, что помогает поддерживать баланс интересов сторон и обеспечивает выполнение условий договора.

Грузоотправитель в рамках договора перевозки обязан предоставить груз в состоянии, соответствующем условиям перевозки, включая правильную упаковку и сопроводительные документы, что минимизирует риски повреждения и задержек.

Перевозчик обязан принять груз, обеспечить его сохранность и доставить в пункт назначения в установленные сроки. Данная обязанность предполагает соблюдение условий транспортировки и уведомление грузоотправителя о прибытии груза.

Имущественная ответственность в перевозке базируется на общих принципах гражданско-правовой ответственности, содержащихся в гл. 25 ГК РФ. Правила п. 1 ст. 793 ГК РФ, согласно которого в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК РФ, транспортным законодательством, а также соглашением сторон. По отношению к ответственности по перевозке применяется и правило абзаца второго п. 2 ст. 3 ГК РФ, согласно которому нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать Гражданскому кодексу РФ.

Основания ответственности перевозчика в рамках договора перевозки грузов речным транспортом определяются нормами гражданского законодательства, в частности, статьей 796 ГК РФ [1]. Согласно данной статье, перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, если не докажет, что это произошло по причинам, которые он не мог предотвратить и устранил которых от него не зависело. Это подразумевает, что перевозчик обязан обеспечить сохранность груза на всем протяжении перевозки и принять все необходимые меры для предотвращения возможного ущерба. Важно отметить, что бремя доказывания обстоятельств, исключающих ответственность, возлагается на перевозчика. Виды ответственности перевозчика классифицируются в зависимости от характера нарушения условий договора перевозки. Основными являются ответственность за утрату груза, недостачу, повреждение или задержку в доставке. Размер ответственности может быть ограничен условиями договора или законодательством, кроме случаев умышленного ущерба или грубой неосторожности.

В ст. 796 ГК РФ объединены понятия порчи, повреждения и утраты груза единым термином «несохранность», хотя название статьи и содержит их перечисление. В ст. 117 КВБТ РФ не содержится раскрытие данных терминов.

Таким образом, можно сделать вывод, что имущественная ответственность участников обязательства по перевозке грузов строится на общих принципах ответственности в гражданском праве. В ГК РФ предусмотрено, что в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Речные грузоперевозки играют важную роль в транспортной системе России, однако они сталкиваются с рядом существенных проблем, которые требуют внимания. Одной из ключевых трудностей является устаревание инфраструктуры, что значительно снижает эффективность и надежность перевозок. Кроме того, существует проблема недостаточного финансирования отрасли, что ограничивает возможности для обновления внедрения современных технологий. Отмеченные факторы в совокупности создают препятствия для полноценного развития речных перевозок [4].

Несмотря на существующие проблемы, в сфере речных перевозок наблюдаются положительные тенденции, которые открывают перспективы для дальнейшего развития.

В настоящее время Министерством транспорта России предложены изменения в КВБТ РФ, которые включают меры по стандартизации и цифровизации процессов, связанных с

заключением и исполнением договоров.

Еще одним из возможных дополнений в КВБТ РФ, может быть в ст. 117 КВБТ РФ. В ст. 796 ГК РФ законодатель объединил понятия порчи, повреждения и утраты груза единым термином «несохранность», хотя название статьи и содержит их перечисление. Тем самым в ГК РФ предоставляется конкретизация данных понятий транспортному законодательству. Статья 117 КВБТ РФ не содержит раскрытие данных терминов, вследствие чего было бы целесообразно раскрыть их.

Учитывая специфику речного транспорта и его значение для экономики страны, дальнейшее совершенствование законодательства и практики его применения является важным направлением для повышения надежности и качества транспортных услуг. Исследование подтвердило значимость договора перевозки грузов речным транспортом как элемента гражданского оборота, способствующего развитию транспортной инфраструктуры и укреплению правовых основ перевозок.

Источники и литература

- 1) Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): Федер. закон от 30 ноя. 1994 г. № 51-ФЗ: принят Гос. Думой 21 окт. 1994 г.: [в ред. от 24 июля 2023 г.] // Официальный интернет–портал правовой информации.
- 2) Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федер. закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ: принят Гос. Думой 7 фев. 2001 г. одобрен Советом Федерации 22 февраля 2001 г. [в ред. от 05.04.2003 г.]
- 3) Министерство транспорта Российской Федерации: <https://mintrans.gov.ru>.
- 4) Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р. 4.