

влияет на качество и безопасность предоставляемых услуг. Системы мониторинга транспорта в режиме реального времени, автоматизированное управление складами и распределение маршрутов, использование предиктивной аналитики для прогнозирования потенциальных проблем — все это позволяет минимизировать риски, повысить надежность и предсказуемость транспортных процессов, а также улучшить уровень сервиса.

Современные технологии обеспечивают прозрачность и контроль на всех этапах логистической цепочки, что существенно снижает вероятность ошибок, потерь и задержек. Цифровые решения играют ключевую роль в повышении конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний как на внутреннем, так и на международном рынках. Возможность эффективного взаимодействия между различными видами транспорта, оптимизация маршрутов, упрощение таможенных процедур и снижение бюрократических барьеров — все это способствует более быстрому и эффективному перемещению грузов, что является решающим фактором в условиях глобальной конкуренции.

Внедрение цифровых платформ и интеграция различных информационных систем позволяет компаниям оперативно реагировать на изменения рыночной конъюнктуры, быстро адаптироваться к новым условиям и занимать лидирующие позиции. Особое значение в рамках цифровой трансформации транспортной отрасли имеет переход на электронный документооборот. Отказ от бумажных документов в пользу электронных накладных (ЭТрН) и путевых листов (ЭПЛ) — это не просто удобство, а стратегически важный шаг, направленный на повышение эффективности и прозрачности всей системы грузоперевозок.

Электронный документооборот исключает возможность потери или повреждения документов, упрощает процедуру контроля, обеспечивает оперативный доступ к информации для всех заинтересованных сторон и значительно сокращает время обработки документов. Это, в свою очередь, ускоряет весь процесс доставки, снижает административные расходы и способствует минимизации рисков, связанных с неточностями и ошибками в бумажном документообороте. Пилотный проект по внедрению ЭТрН и ЭПЛ, запущенный Министерством транспорта РФ осенью 2020 г., является ярким примером государственной поддержки цифровой трансформации транспортной отрасли. Последующее утверждение правил перевозок грузов автомобильным транспортом и внесение изменений в ПДД, а также принятие Постановления Правительства РФ № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» закрепили правовое поле для широкого внедрения электронного документооборота.

Внедрение ЭТрН с 01.01.2021 стало важным этапом на пути к созданию современной, эффективной и конкурентоспособной транспортной системы России. В конечном итоге, цифровизация транспортно-логистической отрасли — это не просто вопрос повышения эффективности отдельных компаний, а стратегическая задача, имеющая огромное значение для развития всей российской экономики.

Современная, технологически продвинутая транспортная система — это залог экономического роста, повышения международной конкурентоспособности страны и улучшения качества жизни населения. Поэтому дальнейшее развитие и совершенствование цифровых технологий в транспортной сфере является не просто желательным, а абсолютно необходимым условием для устойчивого развития России в долгосрочной перспективе. Инвестиции в цифровизацию — это инвестиции в будущее, обеспечивающие экономический рост, повышение эффективности и конкурентоспособности на глобальном уровне. Именно поэтому государственная поддержка и стимулирование инноваций в этой области играют ключевую роль в успешном развитии транспортно-логистического сектора.

123

Giorgiy Nugzarovich Bichinov
Head of the department of Judicial and Arbitration Work of the Legal Service of the Volga Railway — a branch of JSC Russian Railways

Гиоргий Нугзарович Бичинов
*Начальник отдела
судебно-арбитражной работы
юридической службы
Приволжской железной
дороги — филиала ОАО «РЖД»
E-mail: C427E@yandex.ru*

Актуальные аспекты применения института ответственности сторон по договору перевозки груза железнодорожным транспортом

Current Aspects of the Application of the Institution of Liability of the Parties under the Contract for the Carriage of Goods by Rail

При рассмотрении ответственности железнодорожного перевозчика следует выделить принцип ограниченной ответственности железнодорожного перевозчика, принцип презумпции вины железнодорожного перевозчика.

Ввиду применения законодателем различных приемов юридической техники в ГК РФ (презумпция зачетной неустойки с возможностью установления законом случаев взыскания исключительной, штрафной или альтернативной неустойки) и УЖТ РФ (презумпция исключительной неустойки при необходимости прямого указания для каждого случая, когда возможно взыскание убытков) судами допускалось различное толкование п. 1 ст. 394 ГК РФ и ч. 1 ст. 97 УЖТ РФ, в результате чего в одних случаях удовлетворяются иски о взыскании с перевозчика за просрочку доставок грузов только исключительной неустойки, а в других — иски о взыскании убытков в непокрытой этой неустойкой части.

Правовая определенность в рассматриваемом вопросе достигнута при рассмотрении в Верховном Суде РФ судебного спора по арбитражному делу А40-146184/2022: закрепленная специальной нормой неустойка имеет исключительный характер. Коллегия указала, что при установлении характера предусмотренных УЖТ РФ неустоек необходимо применять систематическое толкование норм, которым указаны конкретные случаи взыскания убытков наряду с неустойкой, тогда как отсутствие такого указания означает, что неустойка имеет исключительный характер.

Вопрос применения презумпции вины перевозчика вытекает из конкуренции общей и специальных норм закона, т. к. иногда в ГК РФ правило приоритета выглядит неочевидным, что может вызвать сложности при рассмотрении спора. Так, если в ст. 796 ГК РФ установлена общая презумпция вины перевозчика за утрату и повреждение груза, то в ст. 118 УЖТ РФ предусмотрен ряд случаев, когда вину транспортной организации должен доказать грузоотправитель. Какой закон подлежит применению в этой ситуации? Верховный Суд РФ предлагает руководствоваться специальным законом: «Перевозчик отвечает за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза независимо от наличия либо отсутствия вины и несет ответственность за случай, если иное не предусмотрено законом».

Соответственно, УЖТ РФ как специальная отраслевая норма конкретизирует случаи презумпции вины перевозчика (например, ст. 95, регламентирующая ответственность за несохранность груза), одновременно предусматривая также случаи, когда отдельные виды ответственности перевозчика исключаются. Так, в соответствии с абзацем 6 ст. 33 УЖТ РФ за несоблюдение сроков доставки грузов, за исключением указанных в ч. 1 ст. 29 УЖТ РФ, перевозчик уплачивает пени в соответствии со ст. 97 УЖТ РФ.

Несмотря на кажущуюся простоту применения, существует обширная судебная практика, формирующая определенные подходы к формированию доказательной базы для разграничения случаев признания обязательств нарушенными по не зависящим от перевозчика причинам.

Так, арбитражные суды округов вразрез с нормами ст. 29 УЖТ РФ в качестве основания для освобождения перевозчика от ответственности приняли совокупность следующих доказательств: акты региональных органов исполнительной власти, письма управлений военных сообщений о пропуске воинских эшелонов в юридически значимый период времени, заключения торгово-промышленной палаты о действии обстоятельств непреодолимой силы. Соответственно, даже закрепленная законом презумпция вины перевозчика может рассматриваться правоприменительными органами, в частности, судами, по-разному.