

Научная статья
УДК 347.763
DOI 10.33184/pravgos-2026.2.2

Original article

БАЖИНА Мария Анатольевна
Уральский государственный юридический
университет имени В.Ф. Яковлева,
Екатеринбург, Россия,
mashsol@mail.ru,
<https://orcid.org/0000-0003-1237-0052>

BAZHINA Maria Anatolyevna
Ural State Law University named
after V.F. Yakovlev,
Yekaterinburg, Russia

СТАТУС СОБСТВЕННИКА ГРУЗА В ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ПРАВООТНОШЕНИЯХ

CARGO OWNER'S STATUS IN CARRIAGE LEGAL RELATIONSHIPS

Аннотация. На практике собственники груза сталкиваются с ситуацией, когда в силу существующих положений транспортного законодательства они не вправе предъявлять требования, вытекающие из договора перевозки грузов, к перевозчикам в случае утраты, повреждения или порчи груза. С экономической точки зрения это нарушает баланс интересов участников перевозочного процесса. В этой связи представляется актуальным изучение правового положения собственника груза при его перевозке с учетом норм действующего законодательства и судебной практики. Цель: рассмотреть с теоретической и правоприменительной (на основе анализа судебной практики) точек зрения возможность собственника груза предъявлять перевозчику требования, связанные с утратой, недостатками или повреждением груза. Методы: сравнительно-правовой метод использовался для иллюстрации существующего нормативно-правового регулирования прав собственника на национальном уровне по различным видам транспорта и на международном уровне; методы обобщения и анализа позволили сформулировать выводы, имеющие практическое значение применительно к теме исследования. Результаты: исследовано правовое положение собственника груза в перевозочных отношениях и даны предложения по совершенствованию транспортного законодательства.

Ключевые слова: собственник груза, претензия, иск, перевозчик, ответственность

Для цитирования: Бажина М.А. Статус собственника груза в перевозочных правоотношениях / М.А. Бажина. – DOI 10.33184/pravgos-2026.2.2 // Правовое государство: теория и практика. – 2026. – № 2. – С. 19–25.

Abstract. In practice, cargo owners frequently encounter situations where, due to existing provisions of transport legislation, they are unable to assert claims arising from the cargo carriage contract against carriers in cases of loss, damage, or deterioration of the cargo. From an economic perspective, this undermines the balance of interests among participants in the carriage process. In this regard, it is pertinent to examine the cargo owners' legal status during its transportation, taking into account the norms of current legislation and judicial practice. Purpose: to explore, from both theoretical and practical (through analysis of judicial practice) viewpoints, the possibility for cargo owners to assert claims against carriers related to loss, shortage, or damage to the cargo. Methods: the comparative legal method is employed to illustrate the existing regulatory framework regarding owners' rights at the national level across various modes of transport, as well as at the international level. The methods of generalization and analysis facilitate the formulation of conclusions of practical significance in relation to the research topic. Results: the article examines the cargo owners' legal status in carriage relationships and presents proposals for the improvement of transport legislation.

Keywords: cargo owner, claim, lawsuit, carrier, liability

For citation: Bazhina M.A. Cargo Owner's Status in Carriage Legal Relationships. *The Rule-of-Law State: Theory and Practice*, 2026, no. 2, pp. 19–25. (In Russian). DOI 10.33184/pravgos-2026.2.2.

**ПРАВОМОЧИЯ СОБСТВЕННИКА ГРУЗА
В КОНСТРУКЦИИ ДОГОВОРА
ПЕРЕВОЗКИ (ВМЕСТО ВВЕДЕНИЯ)**

Вопрос о правовом статусе собственника груза в транспортном законодательстве, а также в научной литературе был решен однозначно: наличие или отсутствие права собственности на груз не имеет значения для реализации договора перевозки. Так, Г.Ф. Шершеневич, анализируя дореволюционное законодательство, посвященное перевозкам грузов железнодорожным транспортом, указывал, что «в торговом деле отправление товаров происходит почти всегда через приказчиков или иных лиц вспомогательного персонала». Соответственно, нельзя автоматически именовать данных лиц отправителями с точки зрения конструкции договора перевозки груза, так как в юридическом смысле отправителем является «тот, от имени которого сдается груз к перевозке» [1, с. 212]. При этом в целом для договора перевозки было безразлично, какое юридическое отношение к грузу имеет отправитель. Г.Ф. Шершеневич подчеркивал, что неважно с точки зрения последствий, связанных с договором перевозки, принадлежит ли груз отправителю или он отправляет чужие вещи.

Преимущество положений в отношении определения правомочных лиц в рамках договора перевозки грузов сохранялась в советский период. Так, ст. 94 Устава железных дорог Союза ССР, утвержденного постановлением СНК СССР от 10 февраля 1935 г. № 232, прямо запрещалась передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или лицам. Исключением из этого правила были случаи, когда отправитель передавал такое право получателю или получателю – отправителю, а также случаи передачи права на предъявление претензий и исков учреждениям, предприятиям и организациям, входящим в систему того же ведомства, к которому принадлежит получатель или отправитель груза. Переуступочной надписи на документах не требовалось.

В ст. 169 Устава железных дорог Союза ССР от 6 апреля 1964 г.¹ также сохранился ограниченный круг лиц (грузоотправитель и грузо-

получатель), имеющих право на предъявление претензий перевозчику по требованиям, вытекающим из договора перевозки грузов.

В ст. 135 Федерального закона «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» от 8 января 1998 г. № 2-ФЗ² (далее – ТУЖД) тоже обозначен ограниченный круг лиц, которые вправе предъявлять требования перевозчику. Позднее в ст. 120 Устава железных дорог (далее – УЖТ РФ) были перечислены виды требований и указан перечень лиц, которые вправе предъявлять претензию перевозчику.

Описанное выше ограничение характерно не только для железнодорожного законодательства. Подобного рода нормы сформулированы и в нормативных правовых актах, регулирующих перевозки другими видами транспорта. Так, в ч. 3 ст. 39 УАТ РФ содержится ограничение по субъектному составу в отношении лиц, которые вправе предъявлять претензии перевозчикам. В ст. 125 ВК РФ содержится перечень лиц, имеющих право на предъявление требований в случае нарушения договора воздушной перевозки груза.

Таким образом, действующее законодательство сохранило сложившийся подход, согласно которому в конструкции договора перевозки грузов не учитывается такой юридический факт, как наличие права собственности на тот или иной груз. В этой связи интересным представляется рассуждение М.И. Брагинского и В.В. Витрянского о праве на предъявление претензии перевозчику. В работе, посвященной транспортным обязательствам, авторы указывают на особенность ст. 135 ТУЖД, в которой содержалась довольно странная норма о праве грузоотправителя и грузополучателя передать другим лицам свои права на предъявление претензий и исков перевозчику. При этом данная норма фактически вводила запрет на такую передачу указанных прав, но предусматривала вполне четкий механизм передачи такого права на предъявление претензии, а именно путем оформления договора поручения или доверенности. Однако ученые-правоведы обратили внимание на то, что юридически значимые действия совершаются поверенным по договору поручения или представителем по доверенности исключительно

¹ Об утверждении Устава железных дорог СССР (с изм. на 28.04.1995) [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/9003480?section=status> (дата обращения: 12.03.2026).

² Транспортный устав железных дорог Российской Федерации (с изм. на 06.07.2001) [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/9056228> (дата обращения: 12.03.2026).

но от имени доверителя (представляемого), сохраняющего таким образом свои права на предъявление претензий и исков перевозчику. Исходя из этого был сделан вывод о фактическом отсутствии такого права [2].

В постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. № 18 «О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации» рассмотрен вопрос о том, кто вправе предъявлять к перевозчику требования, вытекающие из договора перевозки. Высший Арбитражный Суд РФ указал, что с процессуальной точки зрения истцом по делу будет грузоотправитель или грузополучатель, заключивший договор поручения или выдавший доверенность. Ненадлежащее оформление договора поручения или доверенности влекло за собой возврат искового заявления по п. 2 ч. 1 ст. 108 АПК РФ в соответствующей редакции. Впоследствии, при подготовке нового УЖТ РФ, из содержания ст. 135 ТУЖД была исключена указанная норма, в настоящее время в ст. 120 УЖТ РФ ее нет.

Рассматривая вопрос о наличии или отсутствии прав собственников груза на предъявление требований к перевозчику, следует обратиться к международному законодательству в сфере перевозки грузов. Так, в ст. 44 Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) (приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г.), ст. 46 и 47 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении не содержится норм, предоставляющих собственнику груза права на предъявление самостоятельных требований к перевозчику в случае утраты или порчи груза.

В судебной практике³ также сложилась достаточно устойчивая позиция в отношении правомочий собственника груза, который не

выступает в перевозочных отношениях ни грузоотправителем, ни грузополучателем. Суды исходят из того, что иные лица, не указанные в ст. 120 УЖТ РФ, п. 2 ст. 797 ГК РФ, не вправе предъявлять перевозчику претензии и (или) иски, связанные с осуществлением перевозки груза. Проиллюстрируем существующий подход на примере постановления Девятого арбитражного апелляционного суда от 17 ноября 2020 г. по делу № А40-12901/20.

В рамках рассматриваемого дела истец, ОАО «Уральская горно-металлургическая компания», являясь собственником груза (драгметаллы в сырье), но не выступая грузоотправителем или грузополучателем в рамках перевозочных отношений, обратился к ОАО «РЖД» с требованием возместить стоимость груза, утраченного из-за схода вагонов. Арбитражный суд прямо указал, что истец в данном случае не являлся ни грузоотправителем, ни грузополучателем, не указан в транспортных накладных ни как грузоотправитель, ни как грузополучатель, что в силу закона не дает ему право предъявлять претензии и иски перевозчику. Тем самым суд пришел к выводу, что истец, то есть собственник груза, но не участник перевозочных отношений, является ненадлежащим истцом по делу. Такой подход к разрешению данной категории споров соответствует разъяснениям, содержащимся в постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"» (далее – постановление Пленума ВАС № 30).

Таким образом, был сформирован подход, согласно которому правовое положение собственника груза, не являющегося грузоотправителем или грузополучателем в рамках договора перевозки конкретного груза, не позволяет ему предъявлять к перевозчику какие-либо требования, вытекающие из договора перевозки грузов, но не лишает права на предъявление к лицу, осуществляющему перевозочную деятельность, иных требований, не связанных с реализацией договора перевозки груза (например, о взыскании убытков, возникших вследствие причинения вреда, и т. д.⁴).

4 В рамках рассмотренного дела истец обосновывал свою позицию ссылкой на положения, регулирующие вопросы возмещения вреда, возникшего вследствие неправомерных действий ОАО «РЖД» как владельца инфраструктуры (деликтные обязательства).

3 Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 28.02.2007 № 16026/06; Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 13.03.2007 по делу № Ф03-А73/06-1/5223; Постановление Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 08.09.2006 № А43-32807/2005-23-986, оставленное в силе определением Высшего Арбитражного Суда РФ от 28.02.2007 № 16026/06; Постановление Арбитражного суда Московского округа от 22.11.2023 № А40-3240/2023; Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 07.12.2023 № 09АП-76955/2023; Постановление Арбитражного суда Московского округа от 13.03.2025 № Ф05-2536/2025 и др.

ПРАВОВОЕ ОБОСНОВАНИЕ СЛОЖИВШЕГОСЯ ПОДХОДА

Вопрос о расширении перечня лиц, имеющих право предъявлять требования к перевозчику, неоднократно поднимался в рамках правоприменительной деятельности. Так, Высший Арбитражный Суд РФ, разъясняя особенности применения отдельных положений УЖТ РФ, указал, что данное ограничение законодателем установлено в связи со значительным числом контрагентов, которым оказывается услуга по перевозке груза. Исходя из этого, перечисленные в ст. 120 УЖТ РФ лица не могут уступать свое право на предъявление претензий и исков третьим лицам. Аналогичный подход должен применяться и к связанным с перевозкой груза требованиям перевозчика, предъявляемым к грузоотправителям или грузополучателям (п. 40 постановления Пленума ВАС № 30).

Конституционный Суд РФ поддержал указанную позицию. В своем определении от 15 июля 2003 г. № 296-О⁵ он отказал в принятии к рассмотрению жалобы ООО «Региональная контрактная корпорация» в связи с тем, что ограниченный законом перечень лиц, наделенных правом обращения к перевозчику с требованиями, вытекающими из перевозки, и не включающий такого субъекта, как собственник, не нарушает прав последнего. Конституционный Суд указал на возможность собственника груза защитить свои права и интересы иными предусмотренными вещно-правовыми способами. В определении Конституционного Суда РФ от 19 ноября 2015 г. № 2679-О делается вывод о рассмотрении жалобы ООО «Руант» на нарушение конституционных прав и свобод положением ст. 120 УЖТ РФ. Конституционный Суд РФ подчеркнул, что оспариваемое законоположение регламентирует лишь правоотношения, возникающие из договора перевозки. Тем самым данная норма не лишает собственников груза права на защиту их нарушенных прав и законных интересов в порядке и иными способами, предусмотренными гражданским законодательством, а потому не может расцениваться как нарушающая конституционные права и

свободы заявителя. Тем самым наличие иных оснований для предъявления требований, не вытекающих из конструкции договора перевозки груза, свидетельствует об отсутствии правовой неопределенности в вопросе защиты прав собственника груза, в частности права собственности покупателя.

Такое единообразие в конструировании нормы, определяющей лиц, обладающих правом на предъявление требований к перевозчику, а также наличие иных особенностей, связанных с ограниченной ответственностью перевозчика, сокращенным сроком исковой давности, особым претензионным порядком, обусловлено спецификой транспортных отношений – наличием повышенного предпринимательского риска у перевозчика (риск повреждения и уничтожения как перевозимого груза, так и самого транспортного средства) в силу использования перевозчиком транспортных средств, представляющих собой источник повышенной опасности; пространственной рассредоточенностью основных средств железнодорожного транспорта; зависимостью исполнения транспортных обязательств от погодных условий. Кроме того, договор перевозки грузов является публичным, что предопределяет наличие большого количества контрагентов у перевозчика (массовый характер перевозки), участие в качестве контрагента не только грузоотправителя, но и третьей стороны – грузополучателя, который также обладает определенными правами, стандартность условий перевозки, их однотипность для всех потребителей транспортных услуг. Учитывая эти особенности, Конституционный Суд РФ в своем определении от 2 февраля 2006 г. № 17-О указал на оправданность определенного правового неравенства перевозчика и грузоотправителя (грузополучателя), установленного УЖТ РФ. В «Методологических аспектах конституционного контроля (к 30-летию Конституционного Суда Российской Федерации)», одобренных решением Конституционного Суда РФ от 19 октября 2021 г., в разделе 1.1, посвященном приоритету прав и свобод человека и гражданина и охране достоинства личности, Конституционный Суд подчеркнул, что принцип равенства ко всем основным правам и свободам не исключает возможности его различного проявления. В отношении экономических и социальных прав формальное равенство мо-

⁵ В рамках дела рассматривался вопрос о возможном нарушении конституционных прав собственника груза положениями п. 2 ст. 797 ГК РФ и ч. 2 ст. 135 Федерального закона «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации», который утратил силу в связи с принятием УЖТ РФ.

жет обернуться материальным неравенством. В этой связи Конституционный Суд сделал вывод, что «законодатель не вправе ограничиваться формальным признанием юридического равенства сторон и должен предоставлять определенные преимущества экономически слабой и зависимой стороне». Тем самым обусловлена дифференциация правового регулирования, в том числе в виде установления ограниченного круга лиц на предъявление требований к перевозчику.

Подход Конституционного Суда РФ к проблеме защиты прав и интересов собственника груза

Представленная выше позиция в отношении правомочий собственника груза в конструкции договора перевозки груза получила новое толкование в постановлении Конституционного Суда РФ от 16 декабря 2025 г. № 45-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 статьи 797 Гражданского кодекса Российской Федерации и абзаца третьей части третьей статьи 120 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" в связи с жалобой общества с ограниченной ответственностью "Торговый дом ММК"». В нем Конституционный Суд излагает свою позицию о возможностях защиты прав собственника, который в перевозочных отношениях не является ни грузоотправителем, ни грузополучателем. В п. 6 данного постановления делается вывод, что наиболее гибко и точно реагировать на конкретные случаи недостачи, повреждения (порчи) груза без обременения постоянным повышением цены товаров лиц, к которым право собственности на товар перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику железнодорожным транспортом, равно как и без обременения грузоотправителя и грузополучателя необходимостью затрачивать дополнительные усилия и использовать свои ресурсы для защиты интересов другого лица, позволила бы передача грузоотправителем или грузополучателем собственнику груза права на предъявление претензий и исков перевозчику. Введение такого положения предполагает предоставление собственнику груза юридических оснований для защиты своих интересов, что освободило бы грузоотправителей или грузополучателей, не являющихся собственниками груза, от ис-

пользования своих ресурсов для защиты чужого права. При этом Конституционный Суд РФ отметил, что число лиц, имеющих право предъявлять перевозчику претензию и (или) иск, не менялось бы при условии, что такая передача права будет одновременно означать отказ, соответственно, грузоотправителя или грузополучателя от возможности его реализации. Тем самым Конституционный Суд РФ сделал вывод о необходимости внесения изменений в действующее законодательство с целью наделения собственника груза правом на судебную защиту своих нарушенных прав в случае утраты, недостачи или повреждения груза, что соответствует положениям ч. 1 ст. 35, ч. 1 ст. 46, ч. 3 ст. 55 Конституции РФ.

Во исполнение указаний Конституционного Суда РФ в настоящее время разработано два законопроекта. В соответствии с законопроектом от 28 января 2026 г. № 1135229-8 «О внесении изменения в статью 120 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"»⁶ предлагается в ч. 3 ст. 120 УЖТ РФ закрепить право собственника груза обращаться к перевозчику с требованием при выполнении в совокупности следующих условий: 1) железнодорожные станции отправления и назначения при перевозках грузов должны находиться в пределах территории Российской Федерации; 2) собственнику груза грузоотправителем и (или) грузополучателем передано право предъявления претензий и исков перевозчику при недостатке, повреждении (порче) груза, и такое право не реализовано грузоотправителем и (или) грузополучателем; 3) наличие документов, предусмотренных ст. 120 УЖТ РФ, необходимых для предъявления, а также документов, подтверждающих переход права собственности на груз и передачу собственнику груза грузоотправителем и (или) грузополучателем права предъявления претензий и исков перевозчику при недостатке, повреждении (порче) груза.

В законопроекте от 28 января 2026 г. № 1135244-8 «О внесении изменения в статью 797 части второй Гражданского кодекса Российской Федерации»⁷ уточняются положе-

6 Система обеспечения законодательной деятельности [Электронный ресурс]. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1135229-8> (дата обращения: 01.04.2026).

7 Там же. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1135244-8> (дата обращения: 01.04.2026).

ния, регламентирующие правила предъявления претензий и исков по перевозкам грузов. Пункт 2 ст. 797 ГК РФ предлагается дополнить указанием на право собственника предъявлять претензий и исков перевозчику в случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами, и в установленном ими порядке.

Исходя из вышеизложенного следует указать на несколько важных аспектов при внесении изменений.

1. Международный аспект. Изменения национального законодательства в той редакции, которая предложена в законопроектах, противоречат нормам международного законодательства. Как было обозначено выше, в действующих международных транспортных соглашениях в перечне лиц, имеющих право предъявления претензий и исков перевозчику, не содержится указание на собственника в качестве такого лица. Это несоответствие порождает определенные проблемы, связанные с единством национального и международного законодательного подхода для формирования единой правоприменительной практики. Так, еще Т.Е. Абова подчеркивала значимость наличия сходных условий правового регулирования на национальном уровне с теми, которые есть на международном уровне, указывая, что «...в рыночных условиях едва ли целесообразно ставить железную дорогу, осуществляющую перевозку внутри страны, в худшее положение по сравнению с перевозчиком, участвующим в международном сообщении...»⁸.

2. Условия договора, определяющие права и обязанности собственника груза и лиц, которые значатся в транспортных документах грузоотправителем и грузополучателем, лежат в зоне ответственности самого собственника груза. Конституционный Суд РФ в своем постановлении указал, что собственник не имеет возможности защитить свои права. При этом следует учитывать, что при оформлении соответствующих отношений (например, договора поставки, договора хранения, договора транспортной экспедиции и т. д.) собственник груза может определить условия, в соответствии с которыми в перевозочных документах в качестве грузоотправителя (грузополучателя) может быть указано его наименование (например, когда

экспедитор заключает договор от имени клиента, то есть собственника груза). В таком случае собственник груза сохраняет за собой право требовать от перевозчика возмещения реального ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза (п. 27 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»).

3. Вопрос о возможности доказывания собственником соответствующих юридических фактов, послуживших основанием для предъявления претензии или иска. Специфика транспортных споров связана с детальной вовлеченностью грузоотправителей и грузополучателей в перевозочный процесс (порядок осуществления погрузки и выгрузки, ход выполнения соответствующих работ и т. д.). Определение лица, ответственного за причинение вреда, во многом зависит от доказанности того или иного факта, что можно сделать только при непосредственном участии в перевозочном процессе. Однако собственник груза, не являющийся грузоотправителем или грузополучателем, не может знать детали перевозки конкретного груза, даже при наличии коммерческого акта или иных документов. В этом случае также требуется вовлечение самих участников перевозочного процесса.

4. Порядок осуществления перехода прав грузоотправителя или грузополучателя к собственнику груза. В законопроектах не предусмотрен механизм передачи прав от грузоотправителя и грузополучателя. В частности, нет указания на срок выполнения соответствующего перехода права, возмещения расходов, связанных с осуществлением такой передачи прав (например, почтовые расходы), а также положения об ответственности грузоотправителя или грузополучателя за отказ от передачи соответствующих документов собственнику груза.

5. Единство транспортного законодательства. Предлагаемые в законопроекте № 1135244-8 изменения п. 2 ст. 797 ГК РФ касаются не только ст. 120 УЖТ РФ, но и соответствующих статей иных транспортных уставов и кодексов [3] и направлены на устранение противоречий между положениями отраслевого законодательства и ГК РФ.

⁸ Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации / под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндрес. М.: Контракт, 1998. С. 215–216.

Таким образом, представленная в постановлении Конституционного Суда РФ от 16 декабря 2025 г. № 45-П позиция, с одной стороны, направлена на защиту прав собственника груза. С другой стороны, не в полной мере можно согласиться с тем, что собственник груза является в рассматриваемых правоотношениях слабой стороной, чьи права не защищены и могут быть нарушены. Изменения, содержащиеся в законопроектах, не в полной мере направлены на устранение несоответствия, указанного в обозначенном постановлении Конституционного Суда РФ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что в силу рассмотренного выше постановления Конституционного Суда РФ собственник груза получил право на предъ-

явление требований перевозчику, и это, несомненно, дает ему возможность защитить свои экономические интересы. Однако транспортное законодательство отличается тем, что состоит из нормативных правовых актов, регулирующих деятельность на разных видах транспорта или с участием нескольких видов транспорта (мультимодальные перевозки), а также включает в себя международные акты, в которых такого рода изменения не предусмотрены. Это свидетельствует о том, что выстраивается не единое правовое регулирование транспортно-логистической деятельности в соответствии с требованиями Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, а происходит сегментирование правового регулирования, что вызывает дополнительные сложности в применении.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II. Товар. Торговые сделки / Г.Ф. Шершеневич. – Москва : Статут, 2003. – 544 с.
2. Брагинский М.И. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – Москва : Статут, 2011. – 485 с.
3. Тужилова-Орданская Е.М. Материальные и процессуальные аспекты защиты прав участников транспортных обязательств / Е.М. Тужилова-Орданская, А.Р. Муратова // Вестник гражданского процесса. – 2021. – № 2. – С. 175–187.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Бажина Мария Анатольевна – доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Bazhina Maria Anatolyevna – Doctor of Law, Associate Professor, Professor of the Department of Entrepreneurial Law named after V.S. Yakushev.

Статья поступила в редакцию 18.04.2026; одобрена после рецензирования 19.05.2026; принята к публикации 19.05.2026. The article was submitted 18.04.2026; approved after reviewing 19.05.2026; accepted for publication 19.05.2026.