

Дата поступления рукописи в редакцию: 13.01.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 09.02.2026 г.

DOI: 10.24412/3034-2422-2026-1-46-52

СОКОЛОВА Оксана Владимировна,
магистрант,
Московский университет «Синергия»
e-mail: info@law-books.ru

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА ПО ВОПРОСАМ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ

АННОТАЦИЯ. В статье раскрывается понятие и значение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Анализируется судебная практика, данная в Обзоре Верховного Суда Российской Федерации по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции, а также решения арбитражных судов по различным основаниям правовых конфликтов. Выделяются основные проблемы правоприменительной практики. В статье анализируется договорная практика в сфере перевозки грузов железнодорожным транспортом, подчеркивается, что она характеризуется сложностью многосторонних отношений, частыми правовыми спорами. Изучение правоприменительной практики позволило выделить некоторые проблемы относительно договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Анализ нормативно-правовых актов показал возможность и целесообразность внесения дополнений в некоторые из них с целью устранить пробелы в правовом регулировании, повысить прозрачность отношений между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем, снизить число правовых споров.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: договор перевозки грузов, железнодорожный транспорт, права и обязанности сторон, возмещение убытков, страхование, предоставление доступа к железнодорожной инфраструктуре, споры по начислению платы за простой вагонов.

SOKOLOVA Oksana Vladimirovna,
master's student,
Moscow University «Synergy»

JUDICIAL PRACTICE ON ISSUES OF FREIGHT TRANSPORTATION BY RAILWAY AND PROPOSALS FOR LEGISLATIVE IMPROVEMENT OF LEGAL REGULATION

ANNOTATION. The article reveals the concept and significance of the contract for the carriage of goods by rail. It analyzes the judicial practice provided in the Review of the Supreme Court of the Russian Federation on disputes related to contracts for the carriage of goods and transport expedition, as well as the decisions of arbitration courts on various grounds of legal conflicts. The main problems of law enforcement practice are highlighted. The article analyzes the contractual practice in the field of carriage of goods by rail, emphasizing that it is characterized by the complexity of multilateral relations and frequent legal disputes. The study of law enforcement practice has revealed some problems regarding the contract for the carriage of goods by rail.

An analysis of regulatory legal acts has shown the possibility and expediency of adding amendments to some of them in order to eliminate gaps in legal regulation, increase transparency in relations between the shipper, carrier, and consignee, and reduce.

KEY WORDS: cargo transportation contract, railway transport, rights and obligations of the parties, compensation for losses, insurance, access to railway infrastructure, disputes over charging for idle wagons.

Введение. Перевозка грузов является важнейшей частью экономики любой страны, поскольку обеспечивает доставку сырья, комплектующих изделий и др. от производителей к потребителям, в том числе предприятиям. Железнодорожный транспорт занимает особое место в системе грузоперевозок, благодаря экономичности и возможности его использования на дальних расстояниях, возможности транспортировки тяжелых и крупногабаритных грузов, а также устойчивости к метеорологическим условиям. В связи с глобализацией и интеграцией рыночных отношений роль железной дороги, выступающей связующим звеном логистических цепочек, особенно возрастает.

Перевозка груза на железнодорожном транспорте представляет процесс перемещения грузов с использованием железнодорожного подвижного состава по железнодорожной инфраструктуре, включающий операции приемки, погрузки, транспортировки, выгрузки и передачи груза получателю, а также соответствующее документальное, организационное и правовое сопровождение. В связи с этим возникает вопрос о полноте правового регулирования перевозки грузов. Здесь надо отметить, что РЖД выступает как инфраструктурный и организационный оператор, выполняя функции по предоставлению локомотивного обеспечения, организации процесса перевозки. Конституционный Суд Российской Федерации в свое правовой позиции от 16 декабря 2025 г. подчеркнул, что характеристика железнодорожного транспорта в Российской Федерации [1] – составная часть ее единой транспортной системы, обеспечивающей единство экономического пространства (п. 3).

Основная часть. Общая формулировка договора перевозки содержится в ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации [2] (далее – ГК РФ). ГК РФ – гражданско-правовой кодификационный акт, а Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [3] (далее – Устав) – нормативный акт комплексного характера, содержащий не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права. В связи с этим ГК РФ является фундаментальным стержневым актом, которому должны соответствовать все другие законы и иные правовые акты, содержащие нормы гражданского права. В гл. 40 ГК РФ (статьи 784-800) обязательствам по перевозке посвящено всего 17 статей. Такой подход законодателя объясняется тем, что ГК РФ не в состоянии отразить все своеобразие и правовые особенности условий перевозок грузов, осуществляемых различными видами транспорта, поэтому в гл. 40 ГК РФ, содержатся основные положения, регулирующие договор перевозки всеми видами транспорта.

Следует согласиться с мнением Т.А. Скворцовой и иными исследователями, указывающим, что

договор перевозки – ключевой документ, который регулирует отношения между отправителем (грузоотправителем) и перевозчиком (железнодорожной или железнодорожной организацией, экспедитором) [4]. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или ГК РФ).

В договорном регулировании важно различать обязательства инфраструктурного оператора (путевые условия, пропуск вагонов, прием/отправка на станциях) и перевозчика (доставка груза). Иногда в документах стороны смешивают эти роли, что порождает практические споры.

Согласно ст. 10 Устава договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме.

В целом роль договора перевозки заключается в следующем. Во-первых, посредством договора устанавливаются права и обязанности сторон, их ответственность за неисполнение договора или ненадлежащее исполнение обязательств по договору, срок перевозки, а также устанавливаются обязанности отправителя по упаковке, маркировке и предоставлению информации о грузе, права получателя при приемке.

Договор может предусматривать обязательное страхование груза и распределение ответственности при наступлении страхового случая. С.В. Кубанова и А.Н. Старцева обращают внимание на то, что «страхование грузов является важным инструментом, т.к. оно обеспечивает возмещение убытков в случае повреждения или утраты груза в период перевозки» [5]. Страхование может быть обязательным (например, по условиям договора поставки) или добровольным. Страхования оформляется на основе стоимости груза, маршрута и условий перевозки. Ответственность перевозчика ограничивается законодательством и условиями договора.

Особенности железнодорожной инфраструктуры (аварии, погодные условия, ограничения движения) требуют четкого законодательного закрепления случая форс-мажора. Так, пандемия, связанная с COVID-19, международные санкции и логистические ограничения последних лет показали необходимость более гибких механизмов перераспределения страховых рисков.

Современные грузоперевозки на железной дороге все чаще сопровождаются участием экспедиторов. По этому поводу А.А. Григорян пишет: «Экспедирование играет важную роль в обеспечении эффективного хода транспортировки товаров. Основные задачи экспедиторов включают планирование оптимальных маршрутов, выбор подходящего транспорта, оформление всех необходимых документов и координацию различных логистических процессов. Это позволяет сократить время доставки и минимизировать

расходы на транспортировку. Кроме того, экспедиторы обеспечивают соблюдение законодательных норм и правил таможенного оформления, что особенно важно для международных перевозок. Они предоставляют защиту груза от рисков потери или повреждения, предлагая и организацию безопасной погрузочно-разгрузочной работы» [6].

Во-вторых, роль договора перевозки груза железнодорожным транспортом заключается в обеспечении своевременной и безопасной транспортировки груза [7]. Договор подтверждает факт его передачи, распределяет ответственность за состояние груза и служит основанием для оплаты услуги, регулируя все аспекты перевозки от приема груза до его выдачи получателю.

Договорная практика в сфере перевозки грузов железнодорожным транспортом характеризуется сложностью многосторонних отношений, высокой долей стандартных типовых условий и частыми правовыми спорами. Изучение правоприменительной практики позволяет выделить некоторые проблемы относительно договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Первая проблема заключается в размытости роли инфраструктуры и перевозчика. Суды часто сталкиваются с проблемой разграничения ответственности между РЖД (инфраструктурная компания) и фактическим перевозчиком. Иногда РЖД причисляется к перевозчикам, что ведет к сложной субсидиарной ответственности. Решения арбитражных судов по спорам о простое вагонов и включении в тарифы оплаты за доступ к инфраструктуре показывают, что суды при разрешении правовых споров исследуют фактические права и обязанности по договору, а не просто их закрепление в договоре [8].

Вторая проблема состоит в доказывании причин повреждений, недостачи, сроков доставки груза. В спорах о порче груза стороны обращают внимание на момент и причины повреждения. Акты приемки/выдачи, записи технических систем в этом случае являются доказательственной основой [9]. Суды в своих решениях указывают, когда перевозчик освобождался от ответственности за недостаточную упаковку, простой. Так, по одному из дел суд указал, в частности, на следующее: в процессе перевозки заказчиком были изменены промежуточные точки загрузки, исключена Уфа, добавлена Пермь и после дозагрузки в Екатеринбурге снова включена дозагрузка в Уфе, что увеличило протяженность маршрута и срок доставки. Учитывая указанные обстоятельства суд в решении указал, что срок доставки был увеличен не по вине исполнителя [10].

При этом Верховный Суд Российской Федерации в Обзоре судебной практики по спорам, связанных с перевозкой груза указал, что перевозчик не освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в соответствии со ст. 118 Устава железнодорож-

ного транспорта, если грузоотправителем (грузополучателем) будет доказана вина перевозчика в наступлении данных обстоятельств (п. 3) [11].

Следующая проблема состоит в самом механизме взыскания штрафов за задержку вагонов, невыполнение договорных условий и возмещения за простой. Суды по-разному подходят к обоснованию сумм и методам расчета, особенно в случаях применения нескольких оснований для начисления платы (тарифы, договорные санкции, нормативные сборы).

При мультимодальных (смешанных) перевозках возникают вопросы применения норм ГК РФ в совокупности с международными договорами, вагоно- и контейнерной логистикой, а также распределением ответственности на различных стадиях перевозки. Практика показывает, что в договорах часто отсутствуют четкие формулы распределения рисков при смене вида транспорта.

РЖД формирует правила перевозок, тарифы и порядок доступа к инфраструктуре. Внутренние регламенты РЖД и единые формы документов (накладные, акты) фактически стандартизируют рынок. Однако это может приводить к дисбалансу, когда операторы и грузоотправители считают условия навязанными и ограничивающими конкуренцию.

Можно привести следующие примеры спорных ситуаций в практике РЖД.

Одним из основных споров выступает спор о начислении платы за простой вагонов. РЖД применяет нормативы и формулы, которые перевозчики и грузоотправители оспаривают в судах. Правовые конфликты возникают также при предоставлении специализированного подвижного состава (например, цистерн, платформ для тяжелой техники).

Кроме этого, на практике встречаются некоторые разногласия по срокам погрузки / разгрузки на терминалах РЖД и ответственности за простой железнодорожных линий: 1) если вагон пришел ранее срока погрузки, грузоотправитель не может его погрузить, он занимает пути пользования (вагон простаивает до тех пор, пока не состоится новая погрузка); 2) простой вагонов на станции назначения в ожидании подачи их под выгрузку или перегрузку по причинам, зависящим от грузополучателя. Так, по одному из дел суд указал, что в этом случае факт простоя подтверждается накопительными ведомостями, извещениями о задержке вагонов в пути следования [12], актами общей формы [13].

Арбитражные суды неоднократно рассматривали споры по начислению платы за простой вагонов, в которых оценивали правомерность применяемых формул и наличие оснований для начисления платы. Часто суды требуют подробного обоснования расчетов и подтверждения вины ответчика за простой [14].

Суды в своих решениях указывают, что от-

сутствие прямого указания на условие, предусматривающее ответственность в виде штрафа за сверхнормативный простой вагонов при погрузке или платы за сверхнормативное использование вагонов или компенсации убытков при сверхнормативном простое не должно являться основанием для утраты права на взыскание убытков, причиненных ненадлежащим исполнением договора [15].

В железнодорожной отрасли закрепился подход с включением в договор транспортной экспедиции бесплатного времени пользования подвижным составом (вагонами). Если временной норматив превышен, стороны могут взыскать плату за простой. Так, по одному из дел суд удовлетворил требование о взыскании штрафа за сверхнормативный простой вагонов [16]. По другому делу суд указал, что взыскание штрафа за сверхнормативный простой вагонов возможно лишь при наличии заключенного оператором подвижного состава договора на подачу и уборку вагонов, либо договора аренды подвижного состава, или договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования [17].

На практике встречается нарушение полномочий при заключении договора: так, по одному из дел договор об аренде вагонов был подписан представителем компании без надлежащей доверенности и без согласования с уполномоченным органом компании. Позднее одна из сторон просила признать договор недействительным ввиду отсутствия полномочий. Судебная практика в подобных случаях часто оценивает конкретные обстоятельства: знание другой стороны о превышении полномочий [18], возможность ратификации сделки корпоративными органами [19].

В ряде случаев договоры содержат положения, прямо исключаящие ответственность перевозчика за повреждение грузов при перевозке. В практике такие положения частично признаются недействительными, если они противоречили нормам, защищающим баланс обязанностей перевозчика и интересы грузополучателя [20].

При резких изменениях логистической обстановки (например, из-за природных факторов или организационных ограничений) стороны ссылаются на форс-мажор. Практика показывает, что суды уделяют особое внимание рассмотрению вопроса о том, были ли приняты разумные меры для предотвращения ущерба; при отсутствии таких действий суды указывают на отсутствие оснований для освобождения от ответственности [21].

Изучение нормативно-правовых положений в сфере перевозки груза железнодорожным транспортом, а также судебной практики позволяет сделать предложения по совершенствованию указанной сферы.

Представляется целесообразным закрепить четкое разграничение ролей инфраструктурного оператора и перевозчика. Инфраструктурный оператор обеспечивает предоставление доступа

к железнодорожной инфраструктуре, выполнение пропускных и обслуживающих функций и не несет ответственности за сохранность груза после его передачи перевозчику, за исключением случаев, когда доказана вина оператора в нарушении технологических условий.

Перевозчик несет полную ответственность за сохранность груза в период, когда груз находится под его непосредственным контролем.

В договоре перевозки должно быть четко зафиксировано распределение обязанностей и ответственности между инфраструктурным оператором и перевозчиком, включая случаи участия третьих лиц (операторов вагонов, экспедиторов). Целесообразно использование электронных железнодорожных накладных и актов приема-передачи, подписанных с применением квалифицированной электронной подписи, при условии их взаимного признания сторонами и соблюдении технических условий хранения. Электронные документы обладают равной юридической силой с бумажными.

Целесообразно в Устав внести положение об ответственности за простой вагонов и порядок выплаты компенсации, изложив ее в следующей редакции: «Плата за простой вагонов должна устанавливаться в договоре и/или нормативных актах с обязательным обоснованием методики расчета».

В случае возникновения простоя по вине инфраструктурного оператора или по причинам, связанным с недобросовестной организацией пропуска, перевозчик вправе требовать возмещения реального ущерба и упущенной выгоды».

Представляется целесообразным включить специальные правила для мультимодальных (смешанных) перевозок, закрепив правовую норму в следующей редакции: «В случае мультимодальной перевозки ответственность распределяется между операторами на этапах, за которые каждый из них фактически отвечает». Кроме этого, следует отметить, что договор на мультимодальную перевозку должен содержать четкую цепочку ответственных лиц, порядок уведомления о повреждениях и механизм взыскания.

Если стороны не согласовали иное, риск повреждения и утраты груза должен переходить на грузополучателя при фактической передаче груза последнему.

Можно сделать следующие предложения по заключению договора поставки груза с целью снижения количества правовых споров: 1) при заключении договора перевозки груза железнодорожным транспортом следует включать в договоры точные формулировки по ответственности, методике расчета штрафов и плат, срокам и форме уведомлений, а также положения о предоставлении доказательств; 2) целесообразно использовать страхование грузов с ясной оговоркой с учетом форм-фактора и чрезвычайных ситуаций; 3) активно внедрять электронный документооб-

рот с электронной подписью и резервным хранением данных; 4) при мультимодальных перевозках следует заключать мультидоговоры или заключать отдельные договоры с явно распределенной ответственностью; 5) разрабатывать регламенты взаимодействия с РЖД по вопросам предоставления подвижного состава, пропуска и учета простоя; 6) включать в договоры механизм обязательного досудебного урегулирования споров и предварительных экспертиз для сокращения времени споров и снижения издержек.

В целом изучение судебной практики позволяет констатировать, что суды внимательно рассматривают договорные условия и фактическое исполнение этапов перевозки при принятии решения.

Проведенный анализ позволяет сделать предложения по совершенствованию нормативно-правовой основы по регламентации договора перевозки груза. Целесообразно внести в ГК РФ следующие изменения.

В ст. 785 внести новые положения – п. 3, изложив его в следующей редакции: «3. Перевозчик обязан обеспечить сохранность груза в соответствии с условиями договора перевозки, применимыми правилами перевозок и иными нормативными актами, а также обеспечить предоставление грузоотправителю и грузополучателю своевременной и подробной информации о местонахождении и состоянии груза при наличии технической возможности слежения. В случае утраты, недостачи или повреждения груза перевозчик обязан в настоящий же срок уведомить об этом грузоотправителя и грузополучателя и принять меры по снижению ущерба»

Ввести п. 4 следующего содержания: «4. При перевозке грузов в контейнерах, полувагонах, крытых и иных специализированных и универсальных подвижных единицах, если иное не установлено договором, перевозчик признается ответственным за правильность крепления и размещения груза, а также за соответствие условий перевозки конструктивным особенностям подвижного состава, если закрепление груза и его внутреннее размещение производилось силами перевозчика или по его указанию».

Целесообразно дополнить ГК РФ ст. 785.1, закрепив ее в следующей редакции: «1. Перевозчик обязан при наличии технической возможности обеспечить возможность прослеживания местонахождения груза в режиме, определяемом договором перевозки или установленными правилами перевозок. 2. В случае отсутствия технической возможности прослеживать груз перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя при оформлении перевозочных документов и указать доступные способы информирования о ходе перевозки. 3. Невыполнение перевозчиком обязанности по предоставлению достоверной и сво-

временной информации о местонахождении и состоянии груза, если это повлекло за собой утрату, недостачу или повреждение груза или увеличило размер ущерба, влечет ответственность перевозчика в соответствии с общими правилами об ответственности».

Кроме этого, целесообразно внести изменения и дополнения в Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [22]. Внести в статью, регулирующую отношения по перевозкам грузов в следующей редакции: «Перевозчик обязан при оказании услуг по перевозке грузов обеспечить информационное сопровождение перевозки: предоставление грузоотправителю и грузополучателю информации о времени отправления и прибытия по станции, о факте выгрузки/погрузки, о задержках, причинах и ожидаемой продолжительности задержек, а также о фактах повреждения или утраты груза. Формат, сроки и способы предоставления информации определяются Правилами перевозок и договором перевозки».

Также следует установить обязанность железнодорожного оператора (включая владельца подвижного состава) обеспечивать техническую совместимость подвижного состава и контейнеров, а также обмен технической информацией в отношении допустимых режимов крепления и условий перевозки грузов. Это же положение следует включить в Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Заключение. Цель предложенных изменений: устранить пробелы в регулировании ответственности и обязанностей сторон при железнодорожной перевозке грузов, повысить прозрачность отношений между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем, снизить число правовых споров. Основные проблемы, на которые направлены изменения: отсутствие обязательной фиксации лица, ответственного за крепление и размещение груза; нехватка стандартизированной информации в перевозочных документах о состоянии и содержимом грузовых единиц; недостаточная обязанность перевозчика по информированию сторон о ходе перевозки.

Как было показано, договорная практика характеризуется сложностью многосторонних отношений, высокой долей стандартных типовых условий и частыми спорами по документальному оформлению, тарифам и распределению рисков. Признание договоров недействительными в практике встречается по ряду формальных оснований: отсутствие полномочий, нарушение норм, недобросовестное исполнение условий договора и др. Однако суды стремятся сохранить экономическую суть сделок, если это соответствует принципам добросовестности (п. 5 ст. 10 ГК РФ) и не нарушает публичных интересов.

Список литературы:

- [1] Постановление Конституционного Суда РФ от 16.12.2025 № 45-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 статьи 797 Гражданского кодекса Российской Федерации и абзаца третьего части третьей статьи 120 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в связи с жалобой общества с ограниченной ответственностью «Торговый дом ММК». URL: <http://publication.pravo.gov.ru>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [2] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410 (ч. 2).
- [3] Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.
- [4] Скворцова Т.А., Жадан Т.М., Ахсалба М.П. Правовое регулирование договора перевозки грузов в современных условиях // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2022. № 5 (144). С. 80.
- [5] Кубанова С.В., Старцева А.Н. Страхование грузов: факторы, сдерживающие развитие в российских условиях // Экономика и бизнес: теория и практика. 2022. № 5-2 (87). С. 86.
- [6] Григорян А.А. Понятие, правовая природа договора на организацию перевозок грузов железнодорожным транспортом (транспортной экспедиции) // Хозяйство и право. 2022. № 5 (544). С. 55.
- [7] Кулагина А.С. Гражданско-правовое регулирование отношений, возникающих из договора перевозок грузов железнодорожным транспортом // Вестник Юридического института МИИТ. 2021. № 4 (36). С. 51.
- [8] Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 12 марта 2025 г. по делу № А60-59959/2024. URL: <https://17aas.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [9] Решение Арбитражного суда Белгородской области от 2 апреля 2025 г. по делу № А08-12860/2024. URL: <https://belgorod.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [10] Решение Арбитражного суда Псковской области от 7 ноября 2023 г. по делу № А52-3690/2023. URL: <https://pskov.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [11] Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017). URL: <https://www.vsr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [12] Решение Арбитражного суда Иркутской области от 22 июня 2025 г. по делу № А19-1793/2025. URL: <https://irkutsk.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [13] Решение Арбитражного суда Новосибирской области от 19 декабря 2019 г. по делу № А45-31383/2019. URL: <https://novosib.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [14] Решение Арбитражного суда Тюменской области от 15 мая 2025 г. по делу № А70-15713/2024. URL: <https://tumen.arbitr.ru/>; Постановление Девятого Апелляционного арбитражного суда от 14 апреля 2025 г. по делу № А40-232326/2024. URL: <https://9aas.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [15] Постановление Шестого Апелляционного арбитражного суда от 28 апреля 2025 г. по делу № А73-17225/2024. URL: <https://6aas.arbitr.ru/>; Решение Арбитражного суда Кемеровской области от 5 мая 2025 г. по делу № А27-11070/2023. URL: <https://kemerovo.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [16] Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 27.01.2025 №17АП-11664/2024-ГКу по делу №А60-44974/2024.
- [17] Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 17.03.2020 по делу №А33-21791/2018. URL: <http://fasvso.arbitr.ru>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [18] Постановление Арбитражный суд Западно-Сибирского округа от 29 апреля 2025 г. по делу № А27-1578/2023. URL: <http://faszso.arbitr.ru>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [19] Постановление Арбитражного суда Московского округа от 29 апреля 2025 г. по делу № А40-268682/2021. URL: <https://fasmo.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [20] Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 15 апреля 2025 г. по делу № А76-1309/2024. URL: <https://fasmo.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [21] Решение Арбитражного суда г. Москвы от 13 сентября 2023 г. по делу № А40-140006/2023. URL: <https://msk.arbitr.ru/>. (дата обращения: 05.01.2026).
- [22] Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

References:

- [1] Resolution of the Constitutional Court of the Russian Federation of 16.12.2025 No. 45-P «On the case of verifying the constitutionality of clause 2 of Article 797 of the Civil Code of the Russian Federation and paragraph three of part three of Article 120 of the Federal Law «Charter of Railway Transport of the Russian Federation» in connection with the complaint of the limited liability company «Trading House MМК». URL: <http://publication.pravo.gov.ru>. (date accessed: 05.01.2026).

- [2] Civil Code of the Russian Federation (part two) of 26.01.1996 No. 14-FZ // Collected Legislation of the Russian Federation. 1996. No. 5. Art. 410 (part 2).
- [3] Federal Law of 10.01.2003 No. 18-FZ «Charter of Railway Transport of the Russian Federation» // Collected Legislation of the Russian Federation. 2003. No. 2. Art. 170.
- [4] Skvortsova T.A., Zhadan T.M., Akhsalba M.P. Legal regulation of the contract for the carriage of goods in modern conditions // Science and education: economy and economics; entrepreneurship; law and management. 2022. No. 5 (144). P. 80.
- [5] Kubanova S.V., Startseva A.N. Cargo insurance: factors restraining development in Russian conditions // Economy and business: theory and practice. 2022. No. 5-2 (87). P. 86.
- [6] Grigoryan A.A. Concept and Legal Nature of a Contract for the Organization of Freight Transportation by Rail (Freight Forwarding) // Business and Law. 2022. No. 5 (544). P. 55.
- [7] Kulagina A.S. Civil Law Regulation of Relations Arising from a Contract for the Transportation of Freight by Rail // Bulletin of the Law Institute of MIIT. 2021. No. 4 (36). P. 51.
- [8] Resolution of the Seventeenth Arbitration Court of Appeal dated March 12, 2025, in Case No. A60-59959/2024. URL: <https://17aas.arbitr.ru/>. (Accessed: 05.01.2026).
- [9] Decision of the Arbitration Court of the Belgorod Region dated April 2, 2025, in case No. A08-12860/2024. URL: <https://belgorod.arbitr.ru/>. (date of access: 05.01.2026).
- [10] Decision of the Arbitration Court of the Pskov Region dated November 7, 2023, in case No. A52-3690/2023. URL: <https://pskov.arbitr.ru/>. (date of access: 05.01.2026).
- [11] Review of judicial practice on disputes related to contracts for the carriage of goods and freight forwarding (approved by the Presidium of the Supreme Court of the Russian Federation on 20.12.2017). URL: <https://www.vsr.ru/>. (date of access: 05.01.2026).
- [12] Decision of the Arbitration Court of the Irkutsk Region dated June 22, 2025, in case No. A19-1793/2025. URL: <https://irkutsk.arbitr.ru/>. (date of access: 05.01.2026).
- [13] Decision of the Arbitration Court of the Novosibirsk Region dated December 19, 2019, in case No. A45-31383/2019. URL: <https://novosib.arbitr.ru/>. (date of access: 05.01.2026).
- [14] Decision of the Arbitration Court of the Tyumen Region dated May 15, 2025, in case No. A70-15713/2024. URL: <https://tumen.arbitr.ru/>; Resolution of the Ninth Arbitration Court of Appeal dated April 14, 2025, in case No. A40-232326/2024. URL: <https://9aas.arbitr.ru/>. (Accessed: January 5, 2026).
- [15] Resolution of the Sixth Arbitration Court of Appeal dated April 28, 2025, in case No. A73-17225/2024. URL: <https://6aas.arbitr.ru/>; Decision of the Arbitration Court of Kemerovo Region dated May 5, 2025, in case No. A27-11070/2023. URL: <https://kemerovo.arbitr.ru/>. (Accessed: January 5, 2026).
- [16] Resolution of the Seventeenth Arbitration Court of Appeal dated January 27, 2025 No. 17AP-11664/2024-GKu in case No. A60-44974/2024.
- [17] Resolution of the Arbitration Court of the East Siberian District dated March 17, 2020 in case No. A33-21791/2018. URL: <http://fasvso.arbitr.ru/>. (date of access: January 5, 2026).
- [18] Resolution of the Arbitration Court of the West Siberian District dated April 29, 2025 in case No. A27-1578/2023. URL: <http://faszso.arbitr.ru/>. (date of access: January 5, 2026). [19] Resolution of the Arbitration Court of the Moscow District dated April 29, 2025, in case No. A40-268682/2021. URL: <https://fasmo.arbitr.ru/>. (Accessed: January 5, 2026).
- [20] Resolution of the Arbitration Court of the Urals District dated April 15, 2025, in case No. A76-1309/2024. URL: <https://fasmo.arbitr.ru/>. (Accessed: January 5, 2026).
- [21] Decision of the Arbitration Court of Moscow dated September 13, 2023, in case No. A40-140006/2023. URL: <https://msk.arbitr.ru/>. (Accessed: January 5, 2026).
- [22] Federal Law of 10.01.2003 No. 17-FZ "On Railway Transport in the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2003. No. 2. Art. 169.

