

Губанов Сергей Павлович, магистрант,  
Федерального государственного бюджетного  
образовательного учреждения «Ростовский государственный  
университет путей сообщения», г. Ростов-на-Дону

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ТРАНСПОРТНЫХ ДОГОВОРОВ  
LEGAL REGULATION OF TRANSPORT  
OBLIGATIONS IN RAILWAY TRANSPORT**

**Аннотация:** В предлагаемой статье рассмотрены вопросы понимания договора перевозки, норм, регулирующих данный процесс, ответственность и обязательства сторон на протяжении осуществляемой ими деятельности в рамках заключенного договора перевозки. Представлен анализ исследований, посвященных определению несправедливых условий договора перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом в современных условиях функционирования железных дорог.

**Abstract:** The proposed article examines the issues of understanding the contract of carriage, the norms governing this process, the responsibilities and obligations of the parties throughout their activities within the framework of the concluded contract of carriage. The analysis of studies devoted to the definition of unfair conditions of the contract for the carriage of dangerous goods by rail in modern conditions of railway operation is presented.

**Ключевые слова:** гражданское законодательство, договор перевозки, опасные грузы, грузоперевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, транспортное законодательство, правовое регулирование, обязательства.

**Keywords:** civil law, contract of carriage, dangerous goods, cargo carrier, shipper, consignee, transport legislation, legal regulation, obligations.

Транспорт связывает между собой заводы, добывающие предприятия, складские комплексы, промышленные и сельскохозяйственные предприятия. Благополучие нашей страны напрямую зависит от слаженно работающего производственно-промышленно-транспортного комплекса. Транспортные магистрали опоясали всю страну. Грузы перевозятся в разные концы страны, задействуются все виды транспорта, основным из которых является железнодорожный.

Использование транспорта совместно с задействованием транспортной инфраструктуры называется перевозочным процессом, регулируемым различными нормативно-правовыми документами. Эти документы, в совокупности, образуют сферу правового регулирования транспорта и транспортных обязательств, поскольку продуктивность перевозочного процесса обуславливается именно его правовым регулированием.

Главным, всеобъемлющим нормативным документом опосредующим перевозочный процесс и возникающие общественные отношения, в том числе и обязательств, в процессе перевозок, считается Гражданский Кодекс Российской Федерации (далее – ГК РФ) [1], в ст. 307 которого предусмотрены следующие основания возникновения обязательств: «договор; причинение вреда; а также иные основания, указанные в данном Кодексе».

Применительно к железнодорожному транспорту обязательственный процесс регулируется следующими документами: Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [4] и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [3], причем, последний относит правовое регулирование в области



железнодорожного транспорта исключительно к ведению Российской Федерации (п. 5 ст. 1 ФЗ). Таким образом, решающее слово при регулировании железнодорожных транспортных обязательств принадлежит Государству и его законодательной машине. Следовательно, все транспортно-обязательственные аспекты находятся под охраной государства, а субъектами в данном случае являются физические и юридические лица.

К сожалению, проблемы применения действующего законодательства, касающиеся перевозки грузов железнодорожным транспортом, особенно, опасных грузов, остаются актуальными и в настоящее время. Наряду с этим, существуют проблемы в области прав, обязанностей и ответственности перевозчика. Имеют место проблемы несоответствия норм железнодорожного транспортного законодательства нормам общегражданского законодательства (а это вопиющий факт, противоречащий самим транспортным законам). Данное обстоятельство создает проблемы при решении споров, поскольку «по договору железнодорожной перевозки груза основная ответственность лежит на перевозчике – железной дороге» [9, С. 111]. В последнее время можно наблюдать еще одну немаловажную проблему: недостаточная реализация механизма государственно-частного партнерства (ГЧП) в железнодорожной сфере, что отрицательно сказывается на реализации крупных инфраструктурных проектов с большой стоимостью, в конечном итоге приводящей к огромным финансовым потерям в железнодорожной отрасли.

В начале анализа уделим внимание проблеме договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в силу ее повышенной актуальности. Во второй части ГК РФ [2] существует глава 40, посвященная перевозке: так и называемая «Перевозка». Данной главой ГК узаконен и контролируется весь транспортный процесс страны. Согласно статей, входящих в эту главу, фиксируются договоры перевозки, станционная работа, взаимная ответственность участников перевозочного процесса, претензионная работа, договорные отношения между транспортными организациями. Договор перевозки груза является открытым, обоюдно обязывающим, возмездным, оплачиваемым согласно тарифам, срочным, с установлением фиксированных сроков. Применительно к данному аспекту имеется в виду понятие «Надлежащее исполнение обязанностей», то есть, достойное, порядочное, исполнение брeмени грузоперевозки из пункта А в пункт Б с соблюдением сроков перевозки.

За невыполнение обязательства по грузоперевозке на железнодорожном транспорте, включающих «предъявление груза и подачу транспортных средств, установлена двусторонняя, взаимная гражданско-правовая ответственность грузоотправителя и перевозчика» [10, С. 380]. Согласно с. 793 ГК РФ, ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке груза несут обе стороны договора. Причем, здесь, кроме ГК РФ, учитывается и транспортное законодательство, соглашение сторон, прописанное в договоре.

Поскольку тема нашей статьи посвящена железнодорожному транспорту, то дальнейшее рассмотрение будет касаться только документов, применительно к этому виду транспорта. Статья 94 УЖТ РФ устанавливает имущественную ответственность железной дороги. Основания освобождения перевозчика от ответственности прописаны в ст. 117 УЖТ РФ. Утрата груза опосредуется статьей 123 УЖТ РФ, правда несколько расплывчато, что уже создает проблему правового регулирования транспортных обязательств. Статьей 119 УЖТ РФ устанавливается понятие недостачи груза, а статьей 118 этого же документа оговариваются основания освобождения перевозчика от ответственности. Здесь также вырисовывается проблема несоответствия норм УЖТ и ГК (ст. 796): статьей 118 закрепляется презумпция невиновности перевозчика, а в статье 796 такого понятия вообще не существует.

Вообще, ГК РФ не располагает исчерпывающим перечнем обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности. Непосредственная ответственность за



несохранность груза представляет собой общую конструкцию гражданско-правовой ответственности, основанную на принципе вины, наличии убыточной причинно-следственной связи между ненадлежащим исполнением обязательства и причиненным ущербом. Как мы видим, отсутствует конкретика, начисто отрицающая фиксацию нарушений такого рода. Данный аспект рождает проблему невозможности доказывания факта несохранности груза по причине ненадлежащего исполнения обязательства перевозчиком. В противовес гражданскому законодательству УЖТ РФ в ст. 95 устанавливает конкретную ответственность перевозчика за несохранность груза после его принятия к перевозке. Обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности, последний должен доказывать самостоятельно, выявляя причины, представленные в статье (так называемая, презумпция ограниченной ответственности перевозчика). Данный факт ставит перевозчика в неравные отношения с другими участниками договора и не «соотносятся с правилом единства перевозки и поставки» [9, С. 117].

Еще одна проблема кроется в исчислении сроков согласования заявки на перевозку груза и ответственности перевозчика за их нарушение. Суть дела состоит в том, что в законодательстве должным образом не задана мера ответственности перевозчика за нарушение срока согласования и рассмотрения заявки, включая необоснованный отказ в ее акцептировании. В этой связи договор об организации перевозок не является чем-то обязательным, и исключаяющим всякое судебное разбирательство. Несмотря на то, что в ст. 11 УЖТ установлен порядок обжалования неправомерного отказа в заявке, практически эта норма не применима по причине трудностей ее претворения и последующим долговременным рассмотрением в суде. Данное обстоятельство становится причиной некой безнаказанности, и дает перевозчику возможность злоупотребления законом.

Немного внимания уделим претензионной работе ОАО РЖД, под которой «понимаются действия, направленные на рассмотрение и предъявление претензии» [5, С. 78]. Данная деятельность осуществляется в соответствии с принципом добросовестности и в стремлении урегулировать все споры до суда.

Транспортным законодательством обязанность соблюдения претензионного порядка установлена только для слабой стороны (клиента), что противоречит принципу «юридического равенства участников гражданско-правовых правоотношений» (ст. 1 ГК РФ). что касается УЖТ, то меры государственного принуждения подробно содержатся в Главе VII. Мерами, восстанавливающими права, нарушенные в транспортных правоотношениях, являются: возмещение убытков и взыскание неустойки. В УЖТ РФ предусмотрена взаимная ответственность: и перевозчика, и грузоотправителя. Именно здесь возникает проблема неоднозначности толкования нормы, прописанной в ст. 97 УЖТ РФ, где узаконена конкретная неустойка перевозчика за просрочку доставки груза. Верховный Суд РФ (ВС РФ) придерживается правовой позиции, согласно которой суд может снизить не только договорную, но и законную неустойку, не уточняя причин и не определяя «слабых» сторон, таким образом наделяя гражданско-правовую ответственность карательной функцией. Однако, здесь прослеживается излишне лояльное отношение к железнодорожному перевозчику, исключая интересы отправителей и владельцев грузов. Стоит признать, что с выходом в свет новой редакции статьи 97 УЖТ РФ, перевозчики оказались сейчас в наиболее выгодном положении по отношению к отправителям, получая в «подарок» минимизацию гражданско-правовой ответственности, вместе с пониженной ставкой неустойки.

Таким образом, само применение статьи 97 являет нам проблемы адресата получения пени за неисполнение обязательств и соблюдения очередности при уплате штрафных санкций. Очевиднее всего, что здесь следует учитывать двусторонность договора перевозки груза в пользу третьего лица и равноправие лиц-участников договора. Преимуществом правом



пользуется то лицо, которое направил претензию ранее, то есть имеется чистой воды обыкновенная очередь. Но если перевозчик поторопился, и уже выплатил неустойку кому-то из них, то второй раз он уже платить не должен. Приоритет отменяется. В случае одновременной подачи претензии, то здесь нужно ввести в действие принцип солидарности: половину неустойки – грузоотправителю, половина – грузополучателю.

Как мы видим, на практике несоответствие норм гражданского законодательства о грузоперевозке с нормами транспортного железнодорожного законодательства создает большое количество спорных ситуаций. В принципе, при рассмотрении общих вопросов о грузоперевозке следует взять за основу нормы статьи 400 ГК РФ, и применить к такому договору презумпцию равенства сторон договорных обязательств. А поскольку более выгодное положение перевозчика в договорной иерархии противоречит общим правилам об ответственности за нарушение обязательств, обусловленное несоответствием между ст. 796 ГК РФ и 118 УЖТ РФ об установлении презумпции невиновности перевозчика, а также между ст. 400, 796 ГК РФ и ст. 96 УЖТ РФ, то в этой связи представляется целесообразным внести дополнения в п. 2 ст. 784 ГК РФ, касающиеся соотношений норм ГК РФ и транспортного законодательства по части применения общих положений о грузоперевозке только в том случае не противоречия транспортным уставам и кодексам.

Вкратце рассмотрим проблемы правового регулирования деятельности участников перевозочного процесса при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом в современных условиях. При исполнении данного рода деятельности приоритетным обстоятельством является строжайшее соблюдение безопасности. А противоречия в отечественном нормативно-правовом регулировании подчас создает проблемы, связанные с такого рода перевозками. Здесь основной особенностью является придание значимости третьему участнику перевозочного процесса – грузополучателю, определяя исключительным его правовое положение, в первую очередь тем фактом, что последний не имеет права отказа от приема прибывших опасных грузов.

Анализ правовых документов применительно к данному вопросу дает нам понять, что существуют проблемные несправедливые условия договора перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом. Во-первых, положениями ст. 97 УЖТ, касающихся пени за нарушение сроков доставки грузов перевозчиком, создаются уж очень «прекрасные» для них условия: суды, уменьшая размер неустойки, снижают размер пени до 3-4 % за каждые сутки. Такое положение не устраивает клиентов и способствует их оттоку на автомобильный транспорт, усугубляя риск ДТП, могущих привести к непоправимым последствиям. Во-вторых, транспортное законодательство не предусматривает возможность взыскания с перевозчика убытков, возникших в связи с нарушением сроков доставки, что «расхолаживает» перевозчиков, снимая с них такого рода ответственность. Последствия в этом случае для клиентов самые разные: одно негативнее другого. Это «убытки по оплате неустоек за нарушение сроков поставок контрагентам; издержки в связи с остановкой производства из-за отсутствия сырья; порча или повреждение грузов, а для грузов, отнесенных к классам 3 или 4.1 – причина проявления опасных свойств» [6, С. 19]. В-третьих, наличие абсурдной ситуации, обусловленной положениями статьи 118 УЖТ РФ: бремя доказывания вины перевозчика лежит на потерпевшей стороне.

Таким образом, главной проблемой при перевозке опасных грузов – это ограниченный характер ответственности грузоперевозчика, что является недопустимым обстоятельством применительно к гражданско-правовому принципу равенства сторон и противоречит целям структурной реформы железнодорожного транспорта. Данный отрицательный аспект диктует необходимость корректировки отраслевой нормативно-технической документации в целях





подготовки проведения политики гражданско-правового регулирования отношений по железнодорожной перевозке опасных грузов, направленной на устранение отмеченных проблем.

Рассмотрев в целом, особенности ответственности перевозчика по железнодорожной перевозке грузов, можно определить наличие некоторых коллизий между нормами ГК РФ и железнодорожным транспортным законодательством, создающих проблемные вопросы правового регулирования обязательств в железнодорожной отрасли. При, казалось бы, достаточном урегулировании рассматриваемых правоотношений, все равно имеют место существенное различие прав и обязанностей перевозчика и его контрагентов в зависимости от конкретных обстоятельств. Дело касается перевозчика-кредитора и перевозчика-должника. В первом случае имеется в виду привилегированное положение указанного лица относительно соблюдения досудебного, претензионного порядка урегулирования спора. Во втором случае привилегированность наблюдается относительно судебного снижения размера законной неустойки. Предлагаем указанный недостаток правового регулирования решить посредством изменения некоторых положений законодательства о железнодорожной перевозке. Такие изменения поспособствуют впоследствии уравниванию перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя в законных правах, как в случае перевозочного процесса, так и в правозащитных правомочиях. Отдельной строкой должны быть прописаны права грузополучателей в процессе перевозок опасных грузов.

*Список литературы:*

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 05.12.1994. № 32. ст. 3301.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.09.2023) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. № 5. ст. 410.
3. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.06.2023) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ» 13.01.2003. № 2. ст. 169.
4. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. ст. 170.
5. Кунгурина А. Ю. Защита прав на железнодорожном транспорте / А. Ю. Кунгурина // Вестник науки и образования. – 2022. – № 6-1 (126). – С. 75-85.
6. Лисютин А. М. Несправедливые условия договора перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом / А. М. Лисютин // Современные тренды экономического развития. Национальные цели и приоритеты: материалы III Междунар. науч.-практ. конф.: В 2 ч., Ч. 2. – Новосибирск: Филиал РАНХиГС, Сибирский институт управления, 2022. – С. 17-21.
7. Нестерова Н. В. Гражданское право: учеб. пособие. В 2 ч., Ч. 1 / Н. В. Нестерова; ФГБОУ ВО РГУПС. – Ростов н/Д, 2016. – 144 с.
8. Правоведение: учеб. пособие / М. Б. Смоленский, Т. А. Антоненко, Н. А. Багрова [и др.]; под ред. проф. М.Б. Смоленского; ФГБОУ ВО РГУПС. – Ростов н/Д, 2017. – 332 с.
9. Протас Е. В. Особенности ответственности перевозчика за нарушение договора железнодорожной перевозки груза / Е. В. Протас, Е. А. Горбунова // Транспортное право и безопасность. – 2021. – № 4 (40). – С. 111-118.
10. Федоренко В. А. Основания освобождения от ответственности за нарушение обязательств по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте / В. А. Федоренко // Актуальные вопросы экономики и управления на современном этапе развития общества: сб. докл. V Междунар. науч.-практ. интернет-конференции. – Тула: АНО ВО ИЗУ ВПА, 2019. – С. 379-384.

