

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему «Договор железнодорожной перевозки грузов»

Студент

М.В. Тихонов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., доцент, А.В. Сергеев

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2022

Аннотация

Тема выпускной квалификационной работы «Договор железнодорожной перевозки грузов».

Структура данной работы состоит из введения, актуальности выбранной темы работы, определяются цели, задачи, методы; 2 глав: 1 глава – «Общие положения о договоре железнодорожных перевозок грузов», 2 глава – «Содержание договора железнодорожных перевозок грузов»; 4 параграфов; заключения, где содержатся основные выводы сделанные в ходе исследования данной темы; списка используемой литературы и используемых источников.

В заключении подводится итог проделанной работы, формулируются выводы по выполненным задачам и предлагаются варианты решения по выявленным проблемам, исходя из комплексного изучения договорных отношений между коммерческими организациями.

Изучен вопрос нормативного урегулирования международных перевозок груза. Сделан вывод, что отечественные и международные правовые акты вкладывают в понятие «международная перевозка груза» различный смысл. Ввиду того факта, что изучение особенностей перевозки груза между государствами невозможно без четкого уяснения понятийного аппарата указанной области, предпринята попытка выработать унифицированное определение понятия международной перевозки груза, основанное на анализе различных определений, закрепленных международными конвенциями и актами национального законодательства.

При написании работы было использовано 39 источника. Общий объем работы: 40 страниц.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общие положения о договоре железнодорожных перевозок грузов...6	
1.1 Понятие и стороны договора железнодорожных перевозок грузов...6	
1.2 Форма и существенные условия договора железнодорожных перевозок грузов.....	14
Глава 2 Содержание договора железнодорожных перевозок грузов	20
2.1 Права, обязанности и ответственность грузоотправителя по договору железнодорожных перевозок грузов.....	20
2.2 Права, обязанности и ответственность перевозчика по договору железнодорожных перевозок грузов.....	16
Заключение.....	34
Список используемой литературы и используемых источников.....	36

Введение

Актуальность выбранной мной темы в том, что транспорт играет большую роль в жизнедеятельности государства. Он не создает новых материальных ценностей, а его продукцией является упорядоченная деятельность по территориальному перемещению грузов или людей. Транспорт является связующим звеном экономики России, которое охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена.

Рассматривая отношения по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом прежде всего, необходимо отметить тот факт, что для Российской Федерации железнодорожный комплекс обладает стратегическим значением [1]. Его можно рассматривать в качестве того элемента, на основе которого осуществляется связь экономики в целостную систему.

Продолжающийся в России процесс развития рыночных отношений поставил перед железнодорожным транспортом новые задачи, связанные с более эффективным использованием данного вида транспорта при перевозке грузов. В результате проведенной реформы железнодорожного транспорта претерпела изменения организационно-правовая форма осуществления перевозочной деятельности на железной дороге. Вместо отдельных железных дорог, функционировавших как государственные унитарные предприятия, в результате реорганизации создан единый хозяйствующий субъект – ОАО «Российские железные дороги» – акционерное общество со 100%-ным государственным участием (Постановление Правительства РФ от 18.09.2003 № 585 (ред. от 03.12.2020) «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»).

Следует сказать, что в структуре ОАО «РЖД» созданы дочерние компании, занимающиеся отдельными направлениями деятельности, в том числе и деятельностью по перевозкам грузов. При этом можно говорить о том, что услуги по перевозкам грузов железнодорожным транспортом

предоставляются холдингом в целом. Так, по данным на 25 марта 2021 года ОАО «РЖД» имеет доли в уставных капиталах восьми дочерних компаний, осуществляющих деятельность по перевозкам грузов железнодорожным транспортом. К ним относятся как российские юридические лица, например, Федеральная грузовая компания (ФГК), так и иностранные юридические лица, например, Жефко (GEFCO, Société anonyme à directoire et conseil de surveillance).

Целями настоящей работы являются:

- Рассмотрение договора железнодорожной перевозки грузов;
- Исследование особенностей заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом;
- Изучение особенностей ответственности грузоотправителя и грузополучателя в договоре перевозки груза железнодорожным транспортом.

Так, в помощь для написания выпускной квалификационной работы я опирался на труды таких ученых, как Тесленко А.В., Тарасов, М.А., Егоров А.Е., Расулов А. В. и другие.

В качестве литературы и источников я изучал конвенцию о международных железнодорожных перевозках, устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации и другие.

В процессе написания настоящей работы, с целью проведения подробного анализа заявленной темы были использованы методы общетеоретического и частно-научного характера, что позволило провести изучение поставленных вопросов и сформулировать выводы по рассмотренному материалу.

1 Общие положения о договоре железнодорожных перевозок грузов

1.1 Понятие и стороны договора железнодорожных перевозок грузов

Субъектами обязательства по перевозке грузов являются перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель. По общим условиям данного договора перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.[5]

В рамках данного договора в статусе перевозчика может выступать коммерческая организация любой организационно-правовой формы или гражданин-предприниматель, которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять перевозку грузов. Одно из главных условий для перевозчика – наличие лицензии на осуществление процесса перевозки груза, выдаваемую в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. При прямых и смешанных перевозках грузов может возникать обязательство с множественностью лиц-соперевозчиков. Это обязательство базируется на действующем транспортном законодательстве. Не являются перевозчиками те субъекты, которые, хотя и имеют разрешение на перевозочную деятельность, осуществляют перевозку грузов для собственных нужд. Например, горнодобывающее предприятие осуществляет перевозку руды из карьера на собственную переработку.

Наименование другой стороны договора – грузоотправитель. Им может быть любое лицо, которое от своего имени или от имени владельца груза выступает стороной договора перевозки груза. Если этим лицом выступает гражданин, он должен обладать достаточным уровнем правосубъектности.[16]

Участником перевозочного процесса может выступать грузополучатель, права и обязанности которого определены действующим транспортным законодательством.

Как правило, грузоотправителями и грузополучателями вправе выступать юридические лица или индивидуальные предприниматели.

Транспортная отрасль имеет стратегическое значение для экономики государства. Полномасштабное развитие транспортной отрасли, увеличение протяженности транспортных путей и развитие международных торговых связей привело к необходимости осуществления перевозки, используя различные виды транспорта. В свою очередь отношения, связанные с перевозкой разными видами транспорта, создали в профессиональном и научном сообществах предпосылки к появлению новых отраслевых терминов.

Несомненно, от устойчивой и эффективной работы транспорта во многом зависят условия и уровень жизни населения, свободное и бесперебойное перемещение товаров и услуг, поддержание конкуренции на высоком уровне, повышение инвестиционной привлекательности государства в глазах отечественных и иностранных инвесторов, а также расширение и укрепление долгосрочных, крепких международных связей, интеграция в мировую экономическую систему. Вместе с тем в условиях нестабильной и изменчивой внешней среды перед государством встает неоспоримая стратегическая задача по созданию крепкой, современной транспортной инфраструктуры, а также новых инструментов для ее правового регулирования, отвечающих потребностям и современным реалиям жизни общества, государств всего мира.

В настоящее время одним из наиболее дискуссионных и интересных для исследования вопросов является терминологическая неопределенность и отсутствие единого подхода при раскрытии понятий в сфере перевозок железнодорожным видом транспорта. Несмотря на широкое использование терминов в области перевозок различными видами транспорта («прямая смешанная перевозка», «перевозка в прямом смешанном сообщении», «мультимодальная перевозка», «комбинированная перевозка»), до сих пор отсутствует единый подход к толкованию указанных терминов. Вероятно, причинами данной проблемы является, прежде всего, существование в

юридической доктрине огромного количества различных взглядов и подходов к раскрытию сущности вышеназванных понятий, что говорит о том, что за многие годы существования процессов по перевозке различными видами транспорта у теоретиков и практиков так и не сформировался единый подход.

Термин «перевозка в прямом смешанном сообщении» получил свое закрепление в современном законодательстве, однако частично потерял свое прежнее смысловое значение. По мере развития отечественного законодательства исследуемый термин утратил одно из важнейших своих признаков — признак, определяющий ответственность участников подобного вида перевозки. В связи с этим термин «прямое смешанное» перестало использоваться в своем первоначальном значении. Кроме того, по результатам анализа исторического и современного нормативного толкования термина «сообщение» сделан вывод о том, что при описании перевозок, совершаемых различными видами транспорта, целесообразнее применять термин «смешанная перевозка», а не «смешанное сообщение». Применение терминов «прямое смешанное сообщение» в настоящее время недостаточно обоснованно, поскольку оно не несет смысловой нагрузки («сообщение» — перевозка, а «прямое» указывает на ответственность участников перевозки).

Вместе с тем понятие «комбинированная перевозка» следует отделить от понятия «прямых смешанных перевозок», поскольку указанный вид перевозки имеет самостоятельное значение. Характерная особенность комбинированных перевозок заключается в том, что такая перевозка осуществляется в специальных укрупненных грузовых единицах (контейнерах, съемных кузовах) или с использованием транспортных средств одного вида для перевозок других. В целях исключения терминологической неточности представляется необходимым данные понятия отделить друг от друга, а комбинированную перевозку рассматривать как вид прямой смешанной перевозки.

Проблема терминологической неопределенности в области перевозок различными видами транспорта связана с тем, что в законодательстве по

данному вопросу нет стабильности и однозначности. Современное транспортное законодательство РФ характеризуется высокой противоречивостью правовых норм, отсутствием единой и целостной системы. Правовое регулирование отношений в области перевозок различными видами транспорта осуществляется посредством отдельных отраслевых уставов и кодексов. Вместе с тем в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее — ГК РФ) определены общие условия отношений сторон по договору прямой смешанной перевозки. Однако отраслевое законодательство в виде указов и кодексов не может в полной мере стать заменой единого, структурированного федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». По всей видимости, уклон в пользу отраслевого законодательства приводит к определенным трудностям и недостаточен применительно к вопросам правового регулирования мультимодальных перевозок и связанным с ними отношениям. В связи с этим российское транспортное законодательство требует комплексного анализа, изучения коллизий и недостатков с целью совершенствования и его адаптации к современным условиям.

Исследованиям терминологической неопределенности в сфере перевозок различными видами транспорта посвятили свои работы многие отечественные и зарубежные ученые (А. В. Галин, Н. Ю. Ерпылева, И. В. Гетьман-Павлова). Вместе с тем на современном этапе развития транспортной отрасли до сих пор отсутствует единый подход относительно терминов, характеризующих перевозки разными видами транспорта, в том числе железнодорожным. Исследователь Департамента логистики и управления цепями поставок Университета нефти и энергетики Аман Дуа, проведя анализ в своей работе различных точек зрения к толкованию мультимодальных перевозок, пришел к выводу, что исследования теоретических аспектов типологии подобных перевозок находятся на начальной стадии.

Вышеизложенное не только подтверждает актуальность избранной темы, но и определяет целесообразность рассмотрения различных

терминологических подходов, применимых как в России, так и в других государствах.

Историческое происхождение термина «прямые смешанные перевозки» при описании перевозок, совершаемых различными видами транспорта, берет свои корни из дореволюционной российской правовой доктрины. Так, своему первому законодательному закреплению термин «прямые смешанные перевозки» обязан Общему Уставу российских железных дорог 1885 г. (далее — Устав 1885 г.), который не только является первым специальным кодифицированным источником железнодорожного транспорта в России, но и закрепил основные понятия, большинство из которых используется и в настоящее время (Л. М. Агекян). Ссылаясь на Устав 1885 г., Г. Ф. Шершеневич уместно отметил, что сообщение будет прямым смешанным в тех случаях, когда в перевозке наряду с железной дорогой участвуют другие транспортные предприятия [9, стр. 220]. При этом в дореволюционном законодательстве термин «прямое смешанное сообщение» имел определенное значение: сообщением именовалась перевозка; прямое сообщение представляло собой перевозку по единому документу, осуществляемую разными перевозчиками, объединенными солидарной ответственностью; прямое смешанное сообщение — перевозка по единому документу при участии нескольких видов транспорта, в которой перевозчики несут солидарную ответственность [5, стр. 150]. Так, термин «перевозка в прямом смешанном сообщении» получил свое закрепление в современном законодательстве, однако частично потерял свое прежнее смысловое значение. По мере развития отечественного законодательства исследуемый термин утратил одно из важнейших своих признаков — признак, определяющий ответственность участников подобного вида перевозки. В связи с этим термин «прямое смешанное» перестало использоваться в своем первоначальном значении. Кроме того, по результатам анализа исторического и современного нормативного толкования термина «сообщение» сделан вывод о том, что при описании перевозок, совершаемых различными видами транспорта, целесообразнее применять термин

«смешанная перевозка», а не «смешанное сообщение». Применение терминов «прямое смешанное сообщение» в настоящее время недостаточно обоснованно, поскольку оно не несет смысловой нагрузки («сообщение» — перевозка, а «прямое» указывает на ответственность участников перевозки).

Гражданский кодекс Российской Федерации (далее – ГК РФ) предоставляет нам общее понятие договора перевозки, без распределения на отдельные виды транспорта, не создавая одно универсальное понятие, подходящее для всех видов транспорта. Это закономерно, ведь для каждого вида транспорта используются свои отличительные нюансы, свои условия. [5]

Применительно к железнодорожному транспорту, то в Уставе Транспортные обязательства представляют собой обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также иные обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозками.

Так же важнейшей задачей железнодорожного транспорта на сегодняшний день является обеспечение экологической безопасности при железнодорожных перевозках грузов, в том числе опасных, в целях сохранения и восстановления природной среды, необходимой для благоприятной жизни человека и устойчивого развития экономики, в условиях возрастающей активности производства и перевозок грузов.

Перевозки опасных грузов по железным дорогам государств регулируются Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам (утверждены Советом по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ (далее — СЖТ СНГ), протокол от 5 апреля 1996 г. № 15), являющимися обязательными для работников железнодорожного транспорта, отправителей и получателей опасных грузов, портов и пристаней, а также для транспортно-экспедиционных предприятий, осуществляющих обслуживание грузоотправителей и грузополучателей.

Важно, что при перевозке опасных грузов не только перевозчик, но и грузоотправитель обязан обеспечивать исполнение всех требований. Так, исходя из содержания ст. 18 Устава железнодорожного транспорта РФ при

перевозке опасных грузов грузоотправитель обязан наносить на тару, вагоны, контейнеры знаки, коды опасности, предусмотренные правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Порядок нанесения указанных знаков, кодов устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и публикуется в сборнике правил перевозок железнодорожным транспортом. А перечень видов грузов повышенной опасности устанавливается Правительством РФ.

В настоящее время объективно существует необходимость совершенствования отдельных нормативных документов, регламентирующих перевозку опасных грузов, по нормативному закреплению обязательных для всех грузоотправителей способов подготовки подвижного состава и груза к перевозке для предотвращения отрицательного воздействия на окружающую среду. Многие аспекты правового регулирования перевозок опасных грузов по железным дорогам в настоящее время остаются неизученными, для сравнения некоторыми авторами затрагивается вопрос морской перевозки опасных грузов [25, стр. 133—140], однако специфика железнодорожного транспорта предопределяет актуальность исследования этой проблематики именно для данного вида транспорта.

Нельзя не отметить важный аспект: действовавшие до 1 января 2021 г. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, утвержденные постановлением Госгортехнадзора от 16 августа 1994 г. № 50, практически воспроизводили требования, содержащиеся в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные СЖТ СНГ. Действующие Руководства по безопасности при транспортировании опасных веществ на опасных производственных объектах железнодорожными и автомобильными транспортными средствами, утвержденные приказом Ростехнадзора от 20 января 2017 г. № 20, не только дублируют Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные СЖТ СНГ, но и по тексту ссылаются на Правила технической

эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286.

Таким образом, в силу возникшей правовой неопределенности и противоречивости одни и те же по содержанию работы, но разные по наименованию (погрузка-разгрузка опасных грузов и транспортирование опасных веществ с использованием железнодорожного транспорта), могут входить в состав разных видов деятельности, подлежащих обязательному лицензированию (погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте и эксплуатации взрывопожароопасных и химически опасных производственных объектов I, II, III классов опасности), одни и те же технические устройства и сооружения, по-разному именуемые в разноотраслевых законодательных актах (погрузочно-разгрузочные устройства, сооружения и технические устройства, сооружения, применяемые на опасных производственных объектах), могут становиться объектом надзора разных органов контроля (Ростехнадзора и Ространснадзора), одни и те же по содержанию требования, содержащиеся в разноотраслевых нормативных правовых актах, принятых разными органами власти (Ростехнадзором, Госгортехнадзором, Минтрансом России, Ространснадзором), применяются разными ведомствами. В связи с чем дублируются объекты надзора, отдельные виды работ в составе лицензируемых видов деятельности, нормативные правовые акты, регулирующие одинаковые отношения, но принимаемые разными ведомствами. Это приводит к необоснованной административной нагрузке на хозяйствующие субъекты, чем нарушается принцип одного контролирующего органа, провозглашенный Правительством РФ в Методике исполнения плана мероприятий («Дорожной карты») по реализации механизма «регуляторной гильотины» и отраженный в новом Федеральном законе «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» [33].

Предлагаемые к рассмотрению возможные дополнения в правила перевозок опасных грузов по железным дорогам направлены на исключение

негативного влияния на экологию опасных грузов, перевозимых в вагонах, контейнерах, а также вагонах-цистернах, и создание для грузоотправителей равных конкурентных условий.

Данные предложения были представлены в августе прошлого года на рассмотрение совещания уполномоченных представителей железнодорожных администраций государств — участников СНГ в области перевозок опасных грузов.

Сформулированные в рамках данного исследования предложения по совершенствованию законодательства в области перевозок опасных грузов по железным дорогам направлены, прежде всего, на обеспечение экологической безопасности при железнодорожных перевозках грузов, в том числе опасных, в целях сохранения и восстановления природной среды, необходимой для благоприятной жизни человека и устойчивого развития экономики, в условиях возрастающей активности производства и перевозок грузов. Особенности таких грузов, в том числе в силу опасных свойств, требующих при перевозке особой осторожности, способных нанести вред как человеку, так и окружающей среде, определяют необходимость выработки четких нормативных подходов к такой перевозке. При этом основным целеполаганием при организации такой перевозки выступает предотвращение отрицательного воздействия на окружающую среду и человека.

1.2 Форма и существенные условия договора железнодорожных перевозок грузов

В настоящее время в литературе являются дискуссионными вопросы о форме договора железнодорожной перевозки груза. Особенностью правового регулирования договора перевозки является то, что помимо общих норм гл. 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ), приняты и действуют транспортные уставы прав и кодексы. В связи с этим необходимо будет обращаться не только к нормам ГК РФ, но и к специальному

законодательству. Хотелось бы обратить внимание на то, что договор перевозки грузов должен быть заключен в письменной форме. То есть, если одной стороной договорных отношений выступает юридическое лицо, то договор должен заключаться в простой письменной форме. Так как в ст. 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее - УЖТ РФ) закреплено, что перевозчик - это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить пассажира, груз, багаж из пункта назначения в пункт отправления.

Следовательно, правила о простой письменной форме ст. 161 ГК РФ применимы к договору перевозки грузов. В соответствии с п. 2 ст. 785 ГК РФ заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, коносамента или иного документа. УЖТ РФ противоречиво регулирует вопрос о том, каким документом оформляется данный договор перевозки, и при наличии какого документа договор перевозки грузов считается заключенным, так как при оформлении соответствующих правоотношений требуют различные документы, а именно:

- заявку на перевозку грузов (ст. 11 УЖТ РФ);
- транспортную железнодорожную накладную (ст. 25 УЖТ РФ);
- квитанцию о приеме груза (ст. 25 УЖТ РФ);
- иные перевозочные документы (абз. 1 ст. 25 УЖТ РФ). [19]

То есть из норм п. 2 ст. 785 ГК РФ и УЖД РФ определенно следует, какой документ является письменной формой договора перевозки груза железнодорожным транспортом. По наиболее распространенному мнению, письменной формой договора перевозки груза является транспортная накладная (А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой [9, 345]).

В. К. Шайдуллина так же справедливо отмечает, что: «значение накладной состоит также в том, что заключившие договор стороны - перевозчик и грузоотправитель принимают на себя обязанность и

ответственность за выполнение требований УЖД РФ и правил перевозок грузов, обеспечивающих сохранную и своевременную доставку груза» [37, 200]. В соответствии с иной точкой зрения, письменной формой договора перевозки груза служат два документа, железнодорожная накладная и квитанция о приеме груза (А. В. Расулов [23, 99]). Роль договора перевозки груза на железнодорожном транспорте выполняет железнодорожная накладная, которую грузоотправитель предъявляет перевозчику при предоставлении груза для перевозки на каждую отправку.

Представляется верной первая точка зрения, так как, являясь письменной формой договора перевозки груза, накладная содержит в себе все существенные условия договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Важно также и то, что транспортная накладная имеет правоустанавливающее значение, является документом, представление которого в ряде случаев обязательно для предъявления претензий к перевозчику.

При осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом заключается договор перевозки между грузоотправителем и перевозчиком, который подтверждается выдачей транспортной накладной. В научной литературе отсутствует единый подход к определению правовой природы такого документа. С моей точки зрения, следует согласиться с мнением Д.А. Медведева, который полагает, что транспортная накладная выступает в качестве письменной формы договора перевозки и при этом является доказательством факта заключения договора, воплощением его условий.

В соответствии со ст. 790 ГК РФ за перевозку грузов взимается провозная плата на основании утвержденных тарифов. Оплата провозных платежей возлагается, как правило, на грузоотправителя, но, в согласованных с перевозчиком случаях, также может осуществляться грузополучателем на станции назначения. Следует отметить, что обязательство по перевозке грузов железнодорожным транспортом не может создавать обязанностей по уплате провозных платежей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон, что

прямо указано в Постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 февраля 2002 г. № 803/01.

В соответствии со ст. 98 УЖТ РФ за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких прав грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных прав данным обстоятельством убытков перевозчика. Согласно ч. 2 п. 6 Правил оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом при обнаружении перечисленных обстоятельств перевозчиком составляется акт общей формы и коммерческий акт. На их основании начисляется сумма штрафа и направляется уведомление в адрес грузоотправителя об уплате штрафа [3 Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 № 28 (ред. от 03.10.2011)] [21].

Как указал Пленум Высшего Арбитражного суда Российской Федерации в п. 28 Постановления от 06.10.2005 № 30, при возникновении между грузоотправителем и перевозчиком спора, связанного с взысканием перевозчиком штрафа, предусмотренного ст. 98 Устава, арбитражным судам следует иметь в виду, что штраф взыскивается при условии представления перевозчиком доказательств, подтверждающих факт нарушения [5 Постановление Пленума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 06.10.2005].

Итак, при анализе дискуссионных вопросов о форме договора железнодорожной перевозки груза были сделаны выводы:

- договор железнодорожной перевозки груза должен заключаться в простой письменной форме;
- письменной формой договора перевозки груза является транспортная накладная;
- транспортная накладная, как в бумажном, так и в электронном виде, имеет правоустанавливающее значение, является документом, представление

которого в ряде случаев обязательно для предъявления претензий к перевозчику.

В. В. Груздев в своих исследованиях доказывает, что: «Для вычленения и обоснования существенных условий договора перевозки грузов железнодорожным транспортом необходимо системное исследование самой сделки, составленного и подписанного договора, возникающих впоследствии правоотношений» [10].

Так же наиболее дискуссионным вопросом в данном исследовании является вопрос определения сторонности договора железнодорожной перевозки груза. Как указывает Егиазаров В.А.: «субъектами обязательств по перевозке груза, а они возникают из договоров, является перевозчик, грузоотправитель, а также грузополучатель» [11], т.е. формально этот договор многосторонний. В эту полемику по вопросу определения сторонности вступили и другие ученые-правоведы. Так, Рапопорт Я.И. [22, с.171], и Александров-Дольник М.К. [1, с.107] утверждают, что «Договор перевозки груза двусторонний и считают грузоотправителя и грузополучателя в договоре одной стороной, что в принципе невозможно (за исключением случаев, если грузоотправитель и грузополучатель совпадают в одном лице), так как стороны определяются, исходя из того, кому принадлежит груз и кто уполномочен на его отправку и перевозку». Тарасов М.А. [31, с.34] считает, что «грузополучатель – это самостоятельная сторона договора перевозки груза и его статус определяется не договором, а законодательными актами». В то же время, по мнению Масевича М.Г. и Петрова И.Н. [18, с.172-174], «договор перевозки груза является трехсторонней, (многосторонней) сделкой».

Рассмотрим версию, утверждающую: «Договор перевозки груза является двусторонним и не может быть многосторонним». Правовой статус перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя досконально изучили И.В., Брагинский М.И., Витрянский В.В., Каменков В.С., Мороз В.П., Рапопорт Я.И., Тарасов М.А., Яичков К.К., которые на основе анализа соответствующих прав и обязанностей участников договорных обязательств предложили и

определили правовое состояние их взаимодействия и считают участие их в транспортном процессе неразделимыми.

Так, Алексеев С.С. [2, с.39] и Смирнов В.Т. [29, с.381] квалифицируют договор перевозки груза как договор в пользу третьего лица, считая его двусторонним. Аналогично утверждает и Яичков К.К. [39, с. 144].

Такие авторы, как: Чигир В.Ф. [36, с.38], Колбасин Д.А. [14] настаивают на точке зрения про «двустороннюю сделку», хотя при этом допускают правовую природу договора перевозки груза дискуссионной. В данном вопросе некоторые авторы заняли нейтральную позицию, т.е. фактически соглашаясь, что договор перевозки груза можно считать двусторонним либо многосторонним, в зависимости от того, чьи подписи стоят под договором – перевозчика и грузоотправителя, либо перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя. Отдельные авторы все же не соглашаются с таким утверждением.

2 Содержание договора железнодорожных перевозок грузов

2.1 Права, обязанности и ответственность грузоотправителя по договору железнодорожных перевозок грузов

Содержание договора перевозки составляют определенные сторонами условия. Среди них наибольшее значение приобрели цена перевозки, предмет, срок. «Предметом будет являться услуга по перемещению имущества из одной точки координат в другую, хранению груза, осуществлению погрузочно-разгрузочных работ и иных действий» [24, с. 219].

В целях определения предмета и связанных с ним условий сторонам необходимо определиться с таким определяющими моментами как: – характеристики перевозимого груза. Сюда будут относиться такие параметры, как наименование, количество, вес и т. д.; – адреса как отправки, так и доставки перевозимого груза. Одним из важных условий также признается срок доставки и выдачи перевозимого груза, который определяется в соответствии с транспортными уставами, кодексами в соответствии с типом транспорта, расстоянием доставки и иными значимыми параметрами.

В научной литературе справедливо указывается на проблемы, которые возникают в связи с заключением между перевозчиком и грузоотправителем соглашений об увеличении сроков доставки груза железнодорожным транспортом [32]. Полагаем, что не применимой и противоречащей УЖТ РФ является норма ГК РФ, устанавливающая возможность заключения соглашения между перевозчиком и грузоотправителем об увеличении сроков доставки груза. Судебная практика по-разному трактует данные положения применительно к железнодорожным перевозкам. На мой взгляд, следует согласиться с мнением А.В. Тесленко о том, что такая сделка должна рассматриваться в качестве ничтожной как ухудшающая правовое положение грузоотправителя. Считаю, что подобные разъяснения должны быть даны на уровне высших судебных органов.

В рамках рассматриваемого договора грузоотправитель и грузополучатель взаимными правами и обязанностями не обладают, однако по отдельности каждый обладает как правами, так и обязанностями по отношению непосредственно к перевозчику, что обуславливается характером правовой связи между грузоотправителем и перевозчиком: она возникает на основе договора перевозки груза, а между грузоотправителем и грузополучателем, в свою очередь, – из других видов договоров, каковым чаще всего является договор купли-продажи (грузополучатель обладает правом требовать исполнения обязательств третьим лицом, в нашем случае, перевозчиком в соответствии со статьей 313 ГК РФ).

Грузоотправитель – это физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза и указано в перевозочном документе.

Каждая сторона договора имеет определенные обязательства. Если мы говорим о грузоотправителе, то здесь имеют место быть следующие условия: предварительная оплата перевозки груза (в случае, если по соглашению сторон не предусматривается иное); осуществление в пункте назначения окончательного расчета за перевозку; своевременное принятие грузополучателем, либо его представителем доставленного груза.

Объем ответственности грузоотправителя и грузополучателя довольно широк, но, однако во время перевозки груза большая вероятность его порчи может произойти по непредвиденным обстоятельствам или по вине самого перевозчика, поэтому важно определить, какую ответственность за неисполнение договора несет грузоперевозчик и при каких обстоятельствах он от нее может быть освобожден. Рассмотрим права, обязанности и ответственность каждой из сторон.

Основными обязанностями грузоотправителя являются:

– при консенсуальной конструкции – своевременно предъявить груз к перевозке. В иных случаях как права, так и обязанности грузоотправителя от конструкции договора не зависят;

- помещение груза в необходимую тару, маркировка;
- указание в отгрузочных документах достаточных сведений, обязательно – цены;
- оплата перевозки и иные необходимые платежи, по общему правилу до момента отправки, если иное не установлено уставами, кодексами, правилами, договором.

Однако, некоторые положения УЖТ ущемляют права грузоотправителя. Например, наличие «двойной» ответственности грузоотправителя, которую он несёт в виде установления об обязанности уплатить штраф и дополнительный сбор за непредъявление груза для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения. Этот сбор перечисляется в пользу перевозчика, что также ставит его в преимущественное положение, а положение грузоотправителя можно оценить как «более слабое», так как на него возлагается два вида ответственности за одно и тоже гражданско-правовое нарушение, что недопустимо в гражданских правоотношениях.

Приказом Министерства путей сообщения утверждены Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом. [30] При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель обязан указать в накладной достоверные данные об их наименованиях, особых отметках, сведениях, их свойствах. Перечень недостоверных сведений, которые сообщает грузоотправитель в накладной, за которые он обязан уплатить штраф, — является исчерпывающим.

Искажение названных данных возлагает на грузоотправителя имущественную ответственность в зависимости от возможных последствий, вызванных этим правонарушением. [38]

Вопросы ответственности, в том числе гражданско-правовой, во все времена были и остаются ключевыми в любой правовой системе и в любом государстве, поскольку именно ответственность понуждает людей выполнять требования закона и, с точки зрения настоящей работы, договора. [3]

Ответственность в гражданском праве может наступать в различных формах [28]. В сравнении с ГК РФ, главной особенностью в железнодорожных перевозках является точно регламентированный размер ответственности перевозчика, который установлен УЖТ.

Соблюдение технологии перевозок грузов, в том числе необходимость правильного заполнения грузоотправителем транспортной железнодорожной накладной, включая проставление правильного наименования груза, сведений о его свойствах, особых отметок, в зависимости от которых перевозчик выбирает режим перевозки, обеспечивающий максимально безопасные условия эксплуатации железнодорожного транспорта является обеспечением общественного интереса.

Статья 27 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что ответственность за искажение наименований грузов, грузобагажа, особых отметок, сведений о грузах, грузобагаже, об их свойствах наступает для грузоотправителей (отправителей). Искажение названных данных возлагает на грузоотправителя в зависимости от последствий, вызванных этим правонарушением, имущественную ответственность.

Статья 98 Устава железнодорожного транспорта регламентирует наступление ответственности за искажение информации в транспортной железнодорожной накладной. В частности, статья предусматривает штраф, который уплачивают грузоотправители перевозчику, в размере пятикратной платы за перевозку на все расстояние их перевозки независимо от суммы возмещения убытков перевозчика. Названный штраф имеет характер штрафной неустойки, потому как он взыскивается вне зависимости от возмещения вызванных определенными обстоятельствами убытков перевозчика. [8]

На грузоотправителя возлагается ответственность за вред, причиненный перевозчику вследствие указания в накладной не соответствующих действительности, не точных или недостаточно полных сведений.

Искажение в железнодорожной транспортной накладной сведений о массе груза, повлекшее занижение размера провозных платежей, может повлечь за собой уплату неустойки со стороны грузоотправителя. Однако следует отметить, что СМГС допускает несоответствие массы груза данным, указанным в накладной в размере 1%. Так, например, ОАО «Российские железные дороги» обратилось в Арбитражный суд Республики Бурятия с иском к ИП Ивановой Н.В. о взыскании 164 135 рублей неустойки.

Как следует из материалов дела, по железнодорожной накладной № 21728823. ИП Иванова Н.В. передала ОАО "РЖД" для перевозки в вагоне № 56897226 груз (лесоматериалы, пиломатериал), масса которого была определена по обмеру. В результате проведенной контрольной перевески вагона на вагонных весах истцом установлено несоответствие фактической массы груза сведениям, указанным грузоотправителем в перевозочном документе: в накладной указана масса груза нетто 68 000 кг, при перевеске выявлен вес нетто 70 300 кг. В связи с установлением факта искажения сведений в перевозочном документе, истец обратился в суд с требованием о взыскании с ответчика неустойки в пятикратном размере провозной платы, причитающейся перевозчику. Суд первой инстанции требования ОАО «РЖД» удовлетворил.

Однако суд апелляционной инстанции исходил из отсутствия правовых оснований для взыскания штрафа ввиду незначительности расхождения массы груза (не более 1% от массы груза, указанной в накладной). Арбитражный суд ВосточноСибирского округа подтвердил обоснованность выводов суда апелляционной инстанции.

В разрешении споров, которые возникают в связи с наложением указанных штрафных мер, вмешался Высший Арбитражный Суд Российской Федерации. В Постановлении Пленума [«О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30 // «Вестник ВАС РФ», № 1, 2006.] [17], [20] арбитражным судам необходимо

иметь в виду, что штраф за искажение информации в накладной, в результате чего уменьшилась стоимость перевозки груза либо возникли обстоятельства, повлиявшие на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, взыскивается при условии предоставления перевозчиком доказательств, свидетельствующих о факте нарушения, вызвавшем негативные последствия.

Кроме штрафа, перевозчик имеет право взыскать убытки, возникшие из-за правонарушения. Согласно статье 15 ГК РФ: «Лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере. Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода). Если лицо, нарушившее право, получило вследствие этого доходы, лицо, право которого нарушено, вправе требовать возмещения наряду с другими убытками упущенной выгоды в размере не меньшем, чем такие доходы.» [6]

Законодательное закрепление принципа полного возмещения причиненных грузоотправителем перевозчику убытков, которые возникают при неисполнении или ненадлежащем исполнении грузоотправителем своих обязанностей по договору перевозки, в статье 98 Устава железнодорожного транспорта позволяет, указывается в Определении Конституционного Суда Российской Федерации от 02.02.2006 № 17-О, соблюсти паритетность в отношениях между сторонами договора перевозки, что вытекает из конституционного принципа равенства. [Постановление ФАС Северо-Западного округа от 18.02.2010 по делу N А56-7798/2009 // СПС КонсультантПлюс;] [20]

2.2 Права, обязанности и ответственность перевозчика по договору железнодорожных перевозок грузов

Перевозчик – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки определенным видом транспорта общего пользования обязанность доставить вверенный им отправителем груз из пункта отправления в пункт назначения и выдать его получателю. Перевозчик является субъектом договора перевозки, обязанным доставить сохранный груз в пункт назначения. [27]

Именно «перевозчик» занимает самое ответственное положение в данном договоре, согласно ст. 796 Гражданского кодекса РФ «перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Рассмотрим данную ситуацию на примере судебной практики.

Во исполнение договора перевозки груза железнодорожным транспортом компания приняла груз общества. Во время перевозки поезд столкнулся с ремонтной машиной и сошёл с рельс, в результате этого произошел пожар, вагоны и груз полностью сгорели. Общество обратилось в арбитражный суд с иском к компании о взыскании реального ущерба.

Отказывая в удовлетворении исковых требований, суд первой инстанции руководствовался статьей 796 ГК РФ и исходил из того, что утрата груза произошла вследствие пожара, который является чрезвычайным и непредотвратимым событием. Перевозчик не мог его избежать и предотвратить. Суд апелляционной инстанции поддержал выводы суда первой инстанции. Арбитражный суд округа отменил решение суда первой инстанции

и постановление суда апелляционной инстанции и удовлетворил иски требования [4].

Закон «О железнодорожном транспорте в РФ» закрепляет следующие требования, предъявляемые к перевозчику:

- наличие лицензии на осуществление всех видов деятельности, подлежащих лицензированию;
- он должен иметь квалифицированных работников;
- обязан владеть железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином праве;
- если нет локомотива, он должен заключить договор об оказании услуг локомотивной тяги;
- обязан заключить договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры.

В обязанности перевозчика входит «доставка груза в указанный в транспортный накладной пункт назначения при обеспечении сохранности груза с момента принятия и до момента выдачи грузополучателю или его представителю и соблюдении сроков доставки, выдача груза получателю либо его представителю. В случае нарушения указанных обязательств на перевозчика накладываются штрафные санкции, установленные в качестве возмещения прямого ущерба или его части (не включая упущенную выгоду) или в виде неустойки, например, за несоблюдение сроков доставки исходя из содержащегося в 1 пункте 400 статьи ГК РФ правила» [6].

Однако, как указывали В.Т. Смирнов и В.Ф. Яковлева, «основной обязанностью перевозчика по договору перевозки является выдача груза в пункте его назначения управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю). Но для того, чтобы грузополучатель мог своевременно осуществить приемку груза, перевозчик должен совершить ряд подготовительных действий, являющихся содержанием его обязанностей, соответствующих выдаче груза, и до исполнения которых получатель не может принять прибывший в его адрес груз. К ним относятся:

- информационная обязанность сообщить грузополучателю о прибытии груза;

- обязанность подачи перевозочных средств под выгрузку, если выдача груза осуществляется не через склад транспортной организации» [4, с. 170].

Верховный Суд в своем Постановлении, принятым от 26.06.2018 г. №26 разъяснил, что очень часто в случаях указания недостоверных данных и сведений, прописанных в транспортных накладных, которые связаны с тем или иными характеристиками, а также свойствами груза (например, сведения об имеющейся опасности, о необходимости и важности соблюдения особых условий перевозки, о массе груза) часто становится причиной привлечения перевозчика к административной ответственности. Теперь проверка, как правильности, так и полноты данных документов не будет являться обязанностью перевозчика.

Правовая регламентация ответственности перевозчика при перевозке грузов железнодорожным транспортом в современный период не в полной мере соответствует концепции действующего гражданского законодательства и соответственно потребностям современного хозяйственного оборота. [12],[15]

Важно определить объем ответственности перевозчика за нарушение договора перевозки железнодорожным транспортом, какие границы ответственности проводит ГК РФ и не противоречит ли это нормам Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее — УЖТ РФ). Законодательство, регулирующее сферу грузоперевозок железнодорожным транспортом, к сегодняшнему дню сформировалось, но несмотря на это, нормы транспортного законодательства часто противоречат нормам общегражданского, что создает проблемы при решении споров. Поэтому тема ответственности перевозчика особенно важна, так как по договору железнодорожной перевозки груза основная ответственность лежит на железной дороге.

Статья 793 ГК РФ гласит, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке груза стороны будут нести ответственность, которая предусмотрена не только ГК РФ, но и транспортным законодательством, а также соглашением сторон договора.

Как показывает судебная практика, полное и надлежащее исполнение обязательства по перевозке груза перевозчиком часто невозможно по вине самого грузоотправителя. Арбитражный суд Саратовской области привлек АО «РН-Транс» (грузоотправителя) к ответственности в виде возмещения убытков за факт течи груза в вагоне по его вине. Тем самым суд освободил от ответственности перевозчика за неисправность вагонацистерны и возникновение течи груза (решение Арбитражного суда Саратовской области от 4 декабря 2018 г. по делу № А57-9582/2018).

Что касается утраченного груза, то ни ГК РФ, ни транспортное законодательство не дает четкого определения этому понятию. Только опираясь на ст. 123 УЖТ РФ, определяем, что можно считать утраченным грузом. Так, если по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки и по истечении 4 месяцев со дня приема груза на перевозку он не будет доставлен, то приобретает статус утраченного груза.

Благодаря ст. 119 УЖТ РФ можно установить, что под недостачей груза понимается разница между массой груза, которая прописана в транспортной накладной перед отправкой, и массой, которая прибыла в пункт назначения. Та разница, которая выявится при заключительном взвешивании, считается недостачей.

В случае, если при перевозке на груз будет оказано воздействие, которое приведет к снижению качества и стоимости груза, это будет считаться порчей (повреждением) груза. За все указанные обстоятельства, перевозчик будет нести ответственность. Если при перевозке груз будет испорчен, утрачен, или будет выявлена недостача, перевозчик может избежать ответственности по основаниям, предусмотренным ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ. Однако, используя эти нормы, можно увидеть несоответствие между ними. Статья 118

УЖТ РФ установила, что факт порчи, утраты или недостачи груза перевозчиком должны доказывать грузоотправитель или грузополучатель, тем самым закрепляется презумпция невиновности перевозчика. В свою очередь, ст. 796 ГК РФ такой презумпции не устанавливает вообще. Указанное несоответствие создает спорную ситуацию при наложении мер ответственности на перевозчика за нарушение обязательств.

Одна из главных обязанностей перевозчика при осуществлении железнодорожной перевозки груза — это обеспечение сохранности груза. Нарушение обязательств по сохранности груза в судебной практике встречаются чаще всего. Так, своим решением от 11 ноября 2020 г. по делу № А40-73100/2020 Арбитражный суд г. Москвы обязал взыскать с ОАО «РЖД» (ответчика) в пользу АО «НПК» (истца) 618 747 руб. 88 коп. убытков, а также 15 375 руб. 00 коп. расходов по оплате государственной пошлины по иску за утрату четырех колесных пар. Между истцом и ответчиком был заключен договор перевозки порожнего вагона. Со станции «Присады» Московской железной дороги ОАО «РЖД» был принят к перевозке порожний вагон собственности АО «НПК», что подтверждается железнодорожной накладной.

По прибытии на станцию назначения «Курбакинская МЖД» вагон был отправлен для технического обслуживания на пункт технического осмотра, где при осмотре вагона работниками ответчика были выявлены факты несоответствия комплектации вагона, что подтверждается соответствующим актом. При том что при приеме вагона к перевозке ОАО «РЖД» признало вагон годным, его детали признаны соответствующими установленным нормативам. Был признан факт утраты четырех колесных пар во время перевозки, что обязывает перевозчика нести ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке. В силу того, что ОАО «РЖД» не обеспечили доказательствами, что утрата груза произошла по независящим от него причинам, ответчику необходимо понести ответственность за ненадлежащее исполнение обязательства.

Статья 95 УЖТ РФ устанавливает, что: «Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, грузобагажа после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам, в частности вследствие:

- причин, зависящих от грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя);
- особых естественных свойств перевозимых груза, грузобагажа;
- недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза, грузобагажа при приеме груза, грузобагажа для перевозки, либо применения тары, упаковки, не соответствующих свойствам груза, грузобагажа или принятым стандартам, при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути;
- сдачи для перевозки груза, грузобагажа, влажность которых превышает установленную норму.»

Указанные обстоятельства установлены той же ст. 95 УЖТ РФ, однако сам ГК РФ не дает перечень обстоятельств, которые могут освободить перевозчика от ответственности. В качестве обоснования своей вины он может сослаться на обстоятельства непреодолимой силы (эпидемии, землетрясения, пожары и т.д.).

Ответственность за несохранность груза представляет собой общую конструкцию гражданско-правовой ответственности, которая возникает из принципа вины. Эта точка зрения поддерживается и многими юристами-цивилистами, в том числе профессорами В. А. Егизаровым, Е. В. Протас. Они утверждают, что ответственность перевозчиков за необеспечение сохранности грузов наступает при наличии тех же условий, которые являются обязательными при гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств. Также определяются условия

ответственности перевозчика за несохранность груза, к ним относятся: ненадлежащее исполнение обязательства; наличие причинно-следственной связи между ненадлежащим исполнением обязательства и причиненным ущербом; наличие убытков и вина самого перевозчика.

Особую важность имеет условие о причинной связи между ненадлежащим исполнением обязательства и причиненным ущербом, так как без него ответственность наступить не может [35].

Из этого возникает проблема невозможности грузополучателя или грузоотправителя доказать факт несохранности груза из-за ненадлежащего исполнения обязательства перевозчиком, так как фиксировать подобного рода неправомерные действия у них нет возможности.

В статье 785 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) [7] на перевозчика по договору перевозки груза возлагается обязанность по перемещению груза, переданного ему грузоотправителем, и последующая его выдача грузополучателю.

Ответственность согласно положениям статьи 95 УЖТ РФ [34] наступает для перевозчика в том случае, если он не обеспечил сохранность груза, после того как принял его для перевозки до момента выдачи его грузополучателю.

Одна из отличительных черт ответственности перевозчика — ее ограниченный характер. По общим правилам, опираясь на ст. 393 ГК РФ сторона, нарушившая обязательства, должна возместить другой стороне все причиненные убытки в полном объеме (реальный ущерб и упущенная выгода). Однако на перевозчика груза железнодорожным транспортом эти положения не распространяются. Если в процессе перевозки груз был испорчен, утерян или была обнаружена недостача, то нужно обязать перевозчика возместить владельцу груза все затраты на необходимый ремонт или замену утерянных или испорченных частей груза. Законодатель, ни в ГК РФ, ни в транспортном законодательстве такой обязанности не установил.

Кроме того, перевозчик обязан возместить все денежные средства, которые были внесены за перевозку груза. При этом нигде не говорится, что перевозчик обязан возмещать упущенную выгоду. Если убытки были образованы из-за порчи, утери или недостачи груза, возмещению они не подлежат.

Презумпция ограниченной ответственности перевозчика выглядит несправедливой по отношению к другим участникам договора и не соотносится с правилом единства перевозки и поставки. Грузоотправителю может быть возмещен только реальный ущерб. Тогда как он будет нести ответственность перед покупателем в полном объеме? Добиваться полной ответственности перевозчика будет невыгодно, так как согласно ст. 118 УЖТ РФ возложить на него полную ответственность почти невозможно.

В заключении можно отметить, что ограниченная ответственность перевозчика заставляет грузополучателя требовать полного возмещения убытков от грузоотправителя, а перевозчик в этом случае полностью освобождается от ответственности. Это противоречит принципам равенства и правовой справедливости и началам правового регулирования предпринимательской деятельности.

Таким образом, рассмотрев особенности ответственности перевозчика по железнодорожной перевозке грузов, можно отметить большое число коллизий между нормами ГК РФ и транспортным законодательством. Грузоперевозчик, по сравнению с другими сторонами договора, находится в наиболее выгодном положении, что противоречит общим правилам об ответственности за нарушение обязательств. Наблюдая несоответствия между ст. 796 ГК РФ и 118 УЖТ РФ об установлении презумпции невиновности перевозчика, между ст. 400, 796 ГК РФ и ст. 96 УЖТ РФ, считаем целесообразным в п. 2 ст. 784 ГК РФ внести дополнения, которые будут касаться соотношения норм ГК РФ и транспортного

Заключение

Транспорт является одной из важнейших отраслей экономики при этом перемещение грузов составляет основное содержание в сфере деятельности транспорта. Развитию транспортных коммуникаций в Российской Федерации придается государством немалое значение. [26]

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о достижении поставленной цели и обозначенных задач, что приводит к следующим выводам.

В современных условиях в России правовое регулирование договорных обязательств, которые применяются в сфере транспортной деятельности, имеет достаточно важное значение для экономического развития Российской Федерации, имеющей ее обширную территорию и развитую транспортную сеть. Исходя из изложенного материала в исследовании, можно утверждать, что тема данного исследования, которая связана с договором перевозке грузов, является достаточно сложной и неоднозначной.

Фактическое существование строго определенных прав и обязанностей, которые имеются у двух или более сторон, участвующих в договоре грузоперевозки, а также потенциально вероятность возникновения в процессе перевозки тех или иных форс-мажорных обстоятельств, по праву переводит данный договор в категорию таких соглашений, при заключении которого в обязательном порядке должны быть самым тщательным образом соблюдены все правила его составления. От правильности его составления может в дальнейшем зависеть возможность вопросы, связанный с взысканием убытков в виде стоимости перевезенного груза или цены по его доставке с другой стороны.

УЖТ РФ должны быть законодательно закреплены права и обязанности грузополучателя, ведь эта сторона принимает груз от грузоотправителя. Необходимо отталкиваться от принципа презумпции равенства сторон

договорных отношений по перевозке груза, таким образом, не предоставляя и не ущемляя одной стороне больше или меньше прав, чем другой.

Изучив данную тему, можно сделать выводы, что нормы об ответственности сторон за нарушения условий договора перевозки груза железнодорожным транспортом недостаточно совершенны и требуют определённой доработки, в частности, целесообразно отменить сбор в пользу грузоперевозчика; уменьшить законодательно установленные объемы штрафов, что позволит снизить число исков по их принудительному взысканию.

Таким образом, значение железнодорожных перевозок грузов продолжает оставаться значимым сегментом российской экономики, что требует скорейшего решения имеющихся проблем в правовом регулировании этого вида деятельности и, конечно же, в контексте ответственности перевозчика. [13]

Список используемой литературы и используемых источников

1. Александров-Дольник, М.К. Содержание договора грузовой перевозки /М.К.Александров-Дольник // Сов. гос. и право. – 1954. – №4. – с.107.
2. Алексеев, С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов / С.С. Алексеев. – М.: 1959.
3. Бородычев, А. В. Ответственность перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом / А. В. Бородычев // Инновации. Наука. Образование. – 2021. – № 47. – С. 946-953. – EDN OFRJBE.
4. Будрина Е.В., Григорян М.Г., Лебедева А.С. Транспортно-экспедиционная деятельность: учебник и практикум для среднего профессионального образования. М.: Издательство Юрайт, 2020. 239 с.
5. Гражданский кодекс Российской Федерации: часть вторая от 26.01.1996 № 14-ФЗ (в ред. от 01 января 2022 г.) // Консультант плюс: справочно-правовая система.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30.11.1994 № 51-ФЗ (в ред. от 25 февраля 2022 г.) // Консультант плюс: справочно-правовая система.
7. Гражданский кодекс Российской Федерации: часть третья от 26.11.2001 № 146-ФЗ (в ред. от 01 июля 2021 г.) // Консультант плюс: справочно-правовая система.
8. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. / Отв. ред. О.Н. Садилов. М., 2014. – 334 с.
9. Гражданское право: учебник / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. М.: Проспект, 2016. 780 с.
- 10.Груздев, В. В. Состав и существо договорных обязательств сторон // Хозяйство и право. — 2019. — № 7. — С. 92—94.
- 11.Егиазаров, В.А. Транспортное право: учеб. Пособие. – М.: ЗАО «Юридический дом «Юстицформ», 2010. – 528с.

12. Егоров А.Е. О публичном характере договора железнодорожной перевозки грузов // Российская юстиция. 2007. № 2. - С. 12-13.«Актуальные научные исследования в современном мире» ISCIENCE.IN.UA Выпуск 2(70) ч. 9 ISSN 2524-0986140
13. Козорезова, О. Н. Ответственность перевозчика за несохранность груза по договору перевозки железнодорожным транспортом / О. Н. Козорезова // Актуальные научные исследования в современном мире. – 2021. – № 2-9(70). – С. 137-140. – EDN MNEDHQ.
14. Колбасин, Д.А. Гражданское право. Особенная часть. / Д.А. Колбасин. – Мн., Молодежное научное общество, 2000. – 337с.
15. Колодяжный, К. Н. Юридическая природа договора перевозки грузов железнодорожным транспортом / К. Н. Колодяжный // Транспортное право и безопасность. – 2021. – № 2(38). – С. 85-91.
16. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г. (Заключена в г. Берне 09.05.1980) (с изм. от 03.06.1999) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 35. Ст. 5060.
17. О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30 // «Вестник ВАС РФ», № 1, 2006.
18. Петров, И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Сов. юстиция. – 1966, №11., Масевич, М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета / М.Г. Масевич. – Алма-Ата, 1964.
19. Постановление Пленума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 06.10.2005 № 30 (ред. От 01.07.2010) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»

20. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 18.02.2010 по делу N А56-7798/2009 // СПС КонсультантПлюс;
21. Приказ Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 № 28 (ред. от 03.10.2011) «Об утверждении Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом» // Еженедельный бюллетень законодательных и ведомственных актов, 2003. № 32.
22. Рапопорт, Я.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки. // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. – Харьков, 1957.
23. Расулов А. В. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа: учеб. пособие системы прав / А. В. Расулов. М.: Юридический институт МИИТа, 2012. 241 с
24. Рузакова, О.А. Гражданское право: курс лекций. – М.: Эксмо, 2005. – С.428–429
25. Скачков, Н. Г. Правовое регулирование отношений по трансграничной морской перевозке опасных грузов в условиях цифровизации / Н. Г. Скачков // Lex russica. — 2020. — № 2. — С. 133—140.
26. Скворцова Т.А., Боловинова А.С., Самокиш М.С., Фарион К.Ю. Государственное регулирование предпринимательской деятельности в сфере оказания транспортных услуг // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2016. № 4 (56). - С. 180-186.
27. Скворцова Т.А., Рябых Е.И. К вопросу о субъектном составе договора железнодорожной перевозки грузов // Высокие технологии и инновации в науке. сборник избранных статей Международной научной конференции. Санкт-Петербург, 2020. – СПб.: ГНИИ «Нацразвитие», 2020. - С. 473-476.
28. Скворцова Т.А., Сысоев С.С. Сущность гражданско-правовых обязательств и ответственность за их нарушение // Сборник избранных

- статей по материалам научных конференций ГНИИ "Нацразвитие".
Материалы конференций. 2019. – СПб.: ГНИИ «Нацразвитие», 2019. - С.
259-261.
29. Смирнов, В.Т. Гражданское право: учебник / В.Т. Смирнов. – М.:
1997. Т.2.
30. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении
(СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2020) (вместе с «Правилами перевозок
грузов», «Техническими условиями размещения и крепления грузов»,
«Правилами перевозки вагона, не принадлежащего перевозчику, как
транспортного средства») // СПС «КонсультантПлюс».
31. Тарасов, М.А. Договор перевозки по советскому праву / М.А. Тарасов. –
М., 1954.
32. Тесленко А.В. О некоторых особенностях договора перевозки грузов
железнодорожным транспортом // Юридический факт. 2017. № 17. – С.
3-5.
33. Тихомирова, Л. А. Реформа контрольно-надзорной деятельности
(«регуляторная гильотина») в сфере промышленной безопасности / Л. А.
Тихомирова // СПС КонсультантПлюс. 2021
34. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (актуальная редакция) "Устав
железнодорожного транспорта Российской Федерации" // Собрание
законодательства РФ. 13.01.2003. N 2. ст. 170.
35. Фижбан, И. А. Особенности ответственности перевозчика за нарушение
обязательств по железнодорожной перевозке грузов / И. А. Фижбан //
Молодой ученый. — 2020. — № 22 (312). — С. 319—322
36. Чигир, В.Ф. Гражданское право: Учебник в 2 ч. / В.Ф. Чигир. – Мн.,
Амалфея, 2002. Ч. – 1008с.
37. Шайдуллина В. К. Договор перевозки грузов: дисс. канд. юридич. наук. /
В. К. Шайдуллина. М., 2016. 200 с.

38. Шмакова, А. С. Особенности ответственности участников по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом / А. С. Шмакова // Уральский журнал правовых исследований. – 2020. – № 2(9). – С. 80-103.
39. Яичков, К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву / К.К. Яичков. – М., 1958.