

**Пономарева Елена Дмитриевна**

студентка

*Научный руководитель*

**Фастова Марина Андреевна**

канд. юрид. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Российский государственный социальный университет»

г. Москва

## **СПЕЦИФИКА ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОАО «РЖД» КАК СУБЪЕКТА ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ ПО ДОГОВОРАМ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

***Аннотация:** в статье проводится комплексное исследование специфики гражданско-правовой ответственности ОАО «РЖД», обусловленной его уникальным правовым статусом естественного монополиста, совмещающего функции единственного владельца железнодорожной транспортной инфраструктуры и ключевого перевозчика в Российской Федерации. В работе исследуется иерархия и взаимодействие общих положений гражданского законодательства и специальных норм, установленных Уставом железнодорожного транспорта РФ.*

*Особое внимание уделено публичному характеру деятельности ОАО «РЖД», который накладывает дополнительные обязательства при заключении договоров перевозки грузов. В работе детально рассмотрен принцип ограниченной ответственности перевозчика и его обоснованность в современных экономических условиях. Исследуется влияние антимонопольного регулирования на принцип свободы договора, а также специфика вины перевозчика.*

***Ключевые слова:** ОАО «РЖД», естественная монополия, договор перевозки груза, гражданско-правовая ответственность, ограниченная ответственность, Устав железнодорожного транспорта РФ.*

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в экономике Российской Федерации.

ОАО «РЖД», будучи субъектом естественных монополий, единолично контролирует железнодорожную транспортную инфраструктуру страны. Статус субъекта естественных монополий накладывает ряд публичных обязательств, которые напрямую определяют уникальный характер гражданско-правовой ответственности перевозчика в рамках договоров перевозки грузов.

Статус ОАО «РЖД» как субъекта естественных монополий, регулируемых ФЗ «О естественных монополиях», определяет публичный характер договора перевозки [4].

Это означает, что ОАО «РЖД» обязано заключать договоры перевозки с любым обратившимся лицом при наличии технической возможности. Из этого вытекает первая особенность гражданско-правовой ответственности перевозчика, а именно невозможность необоснованного отказа от перевозки.

Гражданско-правовая ответственность ОАО «РЖД» по договорам перевозки грузов – это правоотношение особого рода, имеющее свой уникальный субъектный состав участников, в который входят перевозчик, грузоотправители и грузополучатели [12].

Заключение договора перевозки груза с ОАО «РЖД» оформляется транспортной железнодорожной накладной. Согласно ст. 2 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее – УЖТ РФ) именно этот документ подтверждает факт заключения договора.

Транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании квитанция о приеме груза являются основными доказательствами наличия договорных отношений.

В соответствии со ст. 421 ГК РФ на территории Российской Федерации предполагается полная свобода договора [1].

В отличие от классического предпринимателя, ОАО «РЖД», тем не менее, ограничено в свободе договора [11]. Нарушение обязанности по согласованию заявок на перевозку влечет не только гражданско-правовую, но и потенциальную административную ответственность за злоупотребление доминирующим положением на основании ст. 14.31 КоАП РФ [3].

В то же время законным основанием для отказа или приостановки оказания услуг являются требования транспортной безопасности. Если груз не соответствует нормам безопасности, монополист обязан отказать в приеме заявки, и это не будет считаться дискриминацией или нарушением антимонопольного законодательства [8].

Одной из отличительных черт гражданско-правовой ответственности ОАО «РЖД» является принцип ограниченной ответственности. Это проявляется в следующих аспектах.

Во-первых, ограничение ответственности за просрочку доставки. За просрочку доставки грузов перевозчик уплачивает пени, однако их размер законодательно ограничен в соответствии со ст. 97 УЖТ РФ и не может составлять более 50% платы за перевозку, что является проявлением стремления к стандартизации ответственности в условиях естественной монополии.

Во-вторых, ограничение ответственности за несохранность груза. Ответственность за утрату или повреждение груза ограничивается стоимостью утраченного или поврежденного груза, что напрямую указано законодателем в ст. 796 ГК РФ и ст. 96 УЖТ РФ [2; 7].

Важно отметить, что, в отличие от общего принципа полного возмещения убытков, закрепленного в статье 15 ГК РФ [1], упущенная выгода грузовладельца по общему правилу возмещению не подлежит. Это является следствием монопольного положения перевозчика и стремлением к предсказуемости его рисков.

В-третьих, недействительность соглашений об устранении или ограничении ответственности. Согласно ст. 793 ГК РФ любые соглашения, направленные на устранение или ограничение ответственности перевозчика, недействительны, если они не предусмотрены законом.

В российском правовом поле применительно к железнодорожным перевозкам наблюдается превалирование специального законодательства над общим. Хотя общие основания ответственности перевозчика закреплены в ГК РФ, на практике ключевую роль играет именно УЖТ РФ. Это связано с тем, что УЖТ

РФ регулирует специфичные для железнодорожного транспорта аспекты, устанавливая особые правила и ограничения.

Ответственность перевозчика – правовое последствие нарушения обязательств [10]. Ответственность ОАО «РЖД» строится на началах вины, которая предполагается, пока перевозчик не докажет обратное. Однако специфика монополиста проявляется в расширенном перечне оснований освобождения от ответственности, например, по причинам, зависящим от грузоотправителя или грузополучателя.

Перевозчик также освобождается от ответственности за несохранность груза в случае наличия у груза особых естественных свойств, например, усушка, естественная убыль, а также в случае наличия недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза при его приемке к перевозке.

ОАО «РЖД», как субъект естественной монополии, несет ответственность за дискриминацию грузоотправителей.

ОАО «РЖД» обладает исключительными правами на Автоматизированную Систему «Электронная Транспортная Накладная» (далее – АС ЭТРАН), в базах данных которой содержатся сведения по всем перевозкам, в том числе электронные документы, оформленные грузоотправителями и грузополучателями.

Использование систем автоматизированного учета рассматривается судами как инструмент, который должен обеспечивать прозрачность и отсутствие субъективизма при приеме заявок.

Необоснованный отказ в подаче вагонов квалифицируется как нарушение обязательств по заявкам, за что предусмотрены фиксированные штрафы, например, в соответствии со ст. 94 УЖТ РФ.

Необходимо отметить, что в 2025 г. Конституционный Суд РФ кардинально изменил баланс интересов в спорах с ОАО «РЖД». Ранее право на предъявление требований имели только грузоотправитель или грузополучатель. Собственники груза, неуказанные в перевозочных документах, были лишены права обратиться напрямую к перевозчику [13].

Таким образом, Конституционный Суд РФ признал ст. 120 УЖТ РФ неконституционной в той части, в которой она препятствует собственнику груза требовать возмещения убытков от ОАО «РЖД» напрямую. Это значительно расширило круг ответственности перевозчика в условиях ее ограниченности.

Гражданско-правовая ответственность ОАО «РЖД» носит дуалистический характер. С одной стороны, законодательство предоставляет перевозчику, как естественному монополисту, определенные гарантии в виде ограниченной ответственности, что позволяет ему управлять рисками и обеспечивать стабильность функционирования железнодорожной системы. С другой стороны, статус естественной монополии налагает на ОАО «РЖД» повышенные требования к прозрачности, недискриминационности и добросовестности в отношениях с контрагентами. Сочетание этих двух аспектов формирует уникальный правовой режим ответственности, направленный на балансирование интересов как перевозчика, так и пользователей услуг железнодорожного транспорта, с учетом публичного характера данной отрасли.

### *Список литературы*

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. №51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1994. – №32. – Ст. 3301.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. №14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. – №5. – Ст. 410.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. №195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2002. – №1 (ч. 1). – Ст. 1.
4. Федеральный закон от 17 августа 1995 г. №147-ФЗ «О естественных монополиях» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – №34. – Ст. 3426.
5. Федеральный закон от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2003. – №2. – Ст. 169.

6. Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ. – 2007. – №7. – Ст. 837.

7. Федеральный закон от 10 января 2003 г. №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2003. – №2. – Ст. 170.

8. Актуальные проблемы правового обеспечения транспортной безопасности и контрольной (надзорной) деятельности на транспорте: монография / В.Л. Белозеров, С.В. Борисова, А.И. Землин [и др.] / под. ред. А.И. Землина – М.: КноРус, – 2024. – 448 с. EDN PKLEYH

9. Гайдуков Д.А. РЖД как естественная монополия: проблемы теории и практики / Д.А. Гайдуков // Молодой ученый. – 2023. – №15 (462). – С. 190–193. URL: <https://moluch.ru/archive/462/101565/> (дата обращения: 17.04.2026). EDN DJUJUG

10. Гречуха В.Н. Транспортное право России : учебник для академического бакалавриата / В.Н. Гречуха. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2015. – 484 с.

11. Тюленев И.В. Основы правового регулирования деятельности субъектов естественных монополий / И.В. Тюленев // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – 2017 (9). – С. 107–115. DOI 10.17803/2311-5998.2017.37.9.107-115. EDN ZQTAQD

12. Тищенко И.В. Особенности гражданско-правовой ответственности по договору перевозки груза на железнодорожном транспорте / И.В. Тищенко, Г.С. Захарова, Ю.А. Бурлова // Право и практика. – 2019. – №3. – С. 200–2005. EDN RIMLUF

13. Постановление Конституционного Суда РФ от 16 декабря 2025 г. №45-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 статьи 797 Гражданского кодекса Российской Федерации и абзаца третьего части третьей статьи 120 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федера-

ции» в связи с жалобой общества с ограниченной ответственностью «Торговый дом ММК» // СПС «КонсультантПлюс».