

Т. А. СИГАЕВА

СПОСОБЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Статья посвящена определению способов судебной защиты прав, возникающих из договоров об организации перевозки грузов железнодорожным транспортом. Автором выявляются меры защиты и их особенности. В процессе исследования устанавливаются проблемы: не все права, входящие в юридическое содержание договора, обеспечены способами судебной защиты; имеет место дисбаланс, выраженный в большем обеспечении интересов в защите перевозчика, чем грузоотправителя; нормы об ответственности участников организации перевозки грузов находятся в нормативных правовых актах разного уровня, имеет место их дублирование и несогласованность; правовой механизм защиты прав участников организации перевозки грузов железнодорожным транспортом нуждается в реформировании в соответствии с тенденциями развития экономики и принципами современного права. Вносятся предложения по совершенствованию законодательства. Область возможного применения результатов исследования — нормотворческая, правоприменительная, научно-исследовательская, педагогическая деятельность.

Ключевые слова: хозяйственные споры; организация перевозок; договор об организации перевозки грузов; способы защиты; судебная защита.

УДК 346.91

Введение. Право на защиту прав и охраняемых законом интересов реализуется посредством способов защиты. В настоящей статье предпринята попытка установить способы судебной защиты прав, входящих в юридическое содержание договоров, опосредствующих организацию перевозок грузов железнодорожным транспортом. В Республике Беларусь, а также Российской Федерации исследований на данную тему не проводилось. В связи с данным обстоятельством в основу подготовки статьи легли труды, содержащие общие представления о защите и ее способах. К ним относятся работы В. В. Витрянского, В. П. Вершинина, В. П. Грибанова, В. М. Жуйкова, В. С. Каменкова, Г. А. Свердлыка, Э. Л. Страунинга [1— 6] и др. Помимо выявления мер защиты прав, возникающих на этапе организации перевозки грузов железнодорожным транспортом, в обозначенной сфере исследования существует значительное количество сопутствующих вопросов, требующих решения. Эти обстоятельства и явились причиной выбора темы исследования.

Основная часть. В соответствии с абз. 28 ч. 1 ст. 1 закона Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте» (в ред. от 17.07.2018 г.) перевозочный процесс представляет собой совокупность организационно и технологически взаимосвязанных действий и операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом. Первым этапом перевозочного процесса является предъявление транспортных средств и грузов к перевозке. Отношения на данном этапе опосредствуются несколь-

Татьяна Адамовна СИГАЕВА (296405@tut.by), кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

кими договорами в зависимости от назначения железнодорожных путей, на которых они возникают: на путях общего пользования — договорами об организации перевозки грузов, имеющими долгосрочный и разовый характер (оформляемый заявкой), на путях необщего пользования — договорами на эксплуатацию железнодорожного пути и на подачу и уборку вагонов.

Согласно ст. 752 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее — ГК) юридическое содержание договора об организации перевозки грузов составляют следующие основные обязанности (и права): перевозчика — предоставление транспортных средств, соблюдение количества и сроков их подачи, приемка груза, соблюдение сроков приемки и объема принимаемого груза; грузовладельца — предъявление груза, соблюдение сроков предъявления и объема предъявляемого груза. В содержание договора могут входить и другие обязанности. К ним допустимо отнести следующие: о соблюдении порядка подачи заявки (заказа) на выделение транспортных средств; минимальных и максимальных объемов грузов, предъявляемых к перевозке ежемесячно (подекадно, ежесуточно); графиков подачи транспортных средств, их типов (моделей) и грузоподъемности; порядка погрузки (выгрузки); требований в отношении тары и упаковки; порядка взвешивания отправляемых (прибывающих) грузов; сроков уведомления грузовладельца о прибытии или о подходе грузов; видов механизмов, используемых при погрузочно-разгрузочных работах, и др. [7, с. 348—349].

При организации разовой перевозки грузов, исходя из ст. 745 ГК, перевозчик и грузоотправитель также должны заключить договор. Анализ заявки (форма ГУ-12), которой оформляется данное соглашение, содержащейся в Приложении 1 к Правилам приема заявок на перевозку грузов, ее условий позволяет прийти к выводу, что существенными условиями данного соглашения будут являться те же, что предусмотрены ст. 752 ГК для долгосрочного договора об организации перевозки грузов — объемы, сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки. Как следствие, юридическое содержание данного соглашения в части, определенной ими, будет совпадать с юридическим содержанием долгосрочного договора об организации перевозки грузов*.

Сущность договора обуславливает по общему правилу широкое усмотрение участниками выбора действий по защите права, основанное на принципах диспозитивности договора, эффективности защиты; избрание конкретного способа защиты формируется по критерию соответствия способа защиты правовой сущности нарушенного права, а также характеру и степени нарушения. Особенностью выбора способа защиты прав, возникающих из договоров, опосредствующих организацию перевозок грузов, является то, что действие принципов здесь сведено до минимума. В основном учитывается вышеуказанный критерий.

Юридическое содержание договоров об организации систематических и разовых перевозок грузов, как отмечено выше, в значительной степени совпадает. В связи с данным обстоятельством, для защиты идентичных прав, из них возникающих, используются соответствующие тождественные способы защиты.

Нарушения прав на этапе организации перевозки грузов таковы, что требуют использования штрафных способов защиты, являющихся по правовой природе мерами ответственности. Исходя из п. 109 Устава железнодорожного транспорта общего пользования (УЖТ), утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196 (в ред. от 10.07.2015 г.), осуществление таких действий по защите допустимо на основании и в пределах, предусмотренных законодательством, а также соглашением сторон. Если нормативными правовыми актами или соглашением сторон в оговоренных случаях не предусмотрены меры ответственности, то для защи-

*Более подробно о юридическом содержании договоров об организации разовой и систематических перевозок грузов см. [8].

ты нарушенных прав используются любые иные способы, по своей правовой природе не являющиеся мерами ответственности. Применительно к судебной форме защиты можно выделить следующие действия по защите прав, входящих в содержание договоров об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Право перевозчика на предъявление груза, в том числе в согласованном объеме, обеспечивается применением такого способа защиты, как взыскание исключительной неустойки в виде штрафа. Размер штрафа различается в зависимости от способа учета грузов и вида транспортных средств: 0,12 базовой величины с тонны — по грузам, перевозка которых учитывается в тоннах и вагонах (кроме рефрижераторных вагонов и транспортеров); 6 базовых величин за вагон — по грузам, перевозка которых учитывается только в вагонах (кроме рефрижераторных вагонов и транспортеров); 2 базовые величины за контейнер — по грузам, перевозка которых учитывается в крупнотоннажных контейнерах массой брутто 20 тонн и более. Увеличенные размеры неустойки предусмотрены за непредъявление груза, перевозка которого учитывается в рефрижераторных вагонах и транспортерах (п. 110 УЖТ).

Законодательство не содержит нормы о сроке, по истечении которого груз считается непредъявленным. Согласно ч. 12 п. 26 Правил заполнения учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 марта 2008 г. № 40 (в ред. от 13.07.2015 г.), факт отсутствия (непредъявления) груза фиксируется в учетной карточке, которая ведется уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции. В соответствии с п. 4 Правил учетно-отчетное время выполнения заявки определяется в порядке, устанавливаемом государственным объединением «Белорусская железная дорога». Полагаем, что срок, по истечении которого груз следует считать непредъявленным (порядок его определения), целесообразно предусмотреть в нормативных правовых актах. Эта идея обусловлена, в том числе положениями ст. 372 ГК, согласно которым основания ответственности за нарушения обязательств должны предусматриваться законодательством или договором.

Традиционно за нарушение сроков исполнения обязательства законодательством или соглашением предусматривается взыскание неустойки (ст. 311 ГК). За нарушение права на соблюдение сроков предъявления груза законодательство в единой форме не предусматривает ответственности. Полагаем, что это обусловлено следующими причинами: во-первых, срок предъявления грузов (срок погрузки), исходя из законодательства, определяется днями (сутками) (п. 3 Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 марта 2008 г. № 40 (в ред. от 13.07.2015 г.); п. 6, 9, 11 Правил заполнения учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 марта 2008 г. № 40 (в ред. от 13.07.2015 г.), п. 8 Правил приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 января 2009 г. № 12 (в ред. от 13.07.2015 г.) и др.). Истечение отчетных дня, суток в отсутствие предъявления грузов ввиду технологии организации и транспортировки грузов перевозчиком может квалифицироваться как их непредъявление. Косвенным подтверждением данного положения является вид неустойки, который установлен п. 110 УЖТ за непредъявление грузов (неисполнение обязательства) — штраф. (При длящейся просрочке (ненадлежащем ис-

полнении обязательства) традиционно устанавливается пеня); во-вторых, представляется, что право на соблюдение сроков предъявления грузов обеспечивается иными разными по своей правовой природе способами защиты. Согласно п. 43 УЖТ грузоотправители вносят перевозчику плату за время задержки вагонов, контейнеров перевозчика на железнодорожных станциях отправления по причинам, от них зависящим. Обязанность ее произвести в данном случае на наш взгляд является мерой оперативного воздействия, не относящейся к мерам ответственности, ибо по общему правилу пользование вагонами и контейнерами перевозчика является возмездным для грузовладельцев. За время задержки вагонов, контейнеров грузоотправителей на железнодорожных станциях отправления по причинам, зависящим от грузоотправителя, они вносят перевозчику 50 % платы, установленной за пользование вагонами, контейнерами перевозчика. Здесь речь идет о санкции, представляющей собой меру ответственности — неустойку. В соответствии с п. 46 УЖТ в связи с несвоевременной погрузкой и возникновением по данной причине технологических затруднений на железнодорожных станциях по причинам, зависящим от грузовладельца, грузоотправителем уплачивается плата: за хранение грузов, выгруженных в местах общего пользования и находящихся в вагонах и контейнерах, — в пятикратном размере; пользование вагонами, контейнерами — в двукратном размере. Здесь мы имеем способ защиты, смешанный по правовой природе, сочетающей в себе признаки санкции, не являющейся мерой ответственности (в пределах однократной платы за хранение и пользование вагонами, контейнерами), и являющейся таковой (за пределами однократной платы за хранение и пользование вагонами, контейнерами).

За нарушение права грузовладельца на представление транспортных средств, в том числе в согласованном количестве, законодательство предусматривает взыскание штрафа. Его размер предусмотрен п. 110 УЖТ и аналогичен размеру штрафа, подлежащего уплате в случаях непредъявления грузов. Срок, по истечении которого транспортные средства можно считать непредъявленными (порядок его определения), в нормативных правовых актах отсутствует. Представляется целесообразным его предусмотреть. Факт непредъявления транспортных средств под погрузку фиксируется в учетной карточке выполнения заявки на перевозку грузов.

Способа защиты права на соблюдение сроков предъявления транспортных средств, который мог бы быть реализован в судебной форме, законодательство не предусматривает. Действия по защите, не являющиеся мерами ответственности, не представляются востребованными ввиду правовой природы и характера нарушения данного права. Вместе с тем, как указано выше, за нарушение права перевозчика на соблюдение сроков предъявления грузов, сопровождающееся задержкой вагонов, контейнеров грузоотправителей на железнодорожных станциях отправления по причинам, зависящим от грузоотправителя, а также возникновением технологических затруднений на железнодорожных станциях по причинам, зависящим от грузовладельца, законодательство предусматривает меры ответственности в виде неустойки. Подход законодателя видимо обусловлен стремлением обеспечить бесперебойность перевозок и предотвратить технологические затруднения в работе железнодорожного транспорта. Однако интересы в ритмичности хозяйственной деятельности и риск возникновения помех, ей препятствующих, имеет и грузовладелец, особенно если отправка осуществляется с его железнодорожных путей необщего пользования, разгрузочно-погрузочных площадок и т. п. В целях реализации принципа равенства участников гражданских правовых отношений представляется допустимым предусмотреть возможность взыскания неустойки за нарушение перевозчиком сроков предъявления транспортных средств в случаях, если оно повлекло простой грузов на железнодорожных

станциях отправления, а также технологические затруднения в хозяйственной деятельности грузовладельца по причинам, зависящим от перевозчика.

Пунктом 110 УЖТ предусмотрен способ защиты права перевозчика на приемку транспортных средств в виде взыскания штрафа, размер которого тождественен размеру штрафа, подлежащего уплате за неподачу перевозчиком вагонов, контейнеров, непредъявление грузов. В то же время за нарушение права грузоотправителя на приемку груза в согласованном объеме, на соблюдение сроков приемки ответственность перевозчика не предусмотрена. Согласно абз. 5 ч. 2 ст. 2 ГК субъекты гражданского права участвуют в гражданских отношениях на равных, равны перед законом, не могут пользоваться преимуществами и привилегиями, противоречащими закону, и имеют право без всякой дискриминации на равную защиту прав и законных интересов (принцип равенства участников гражданских отношений). «Гражданско-правовая ответственность строится на началах юридического равенства... Участники гражданско-правовых связей несут друг перед другом взаимную и в принципе равную ответственность», — отметил В. Ф. Яковлев [9, с. 128]. Возложение обязанности уплатить штраф на грузоотправителя за отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика и отсутствие обременений в отношении перевозчика за отказ от приема предусмотренных заявкой грузов в современных условиях, на наш взгляд, нарушает принцип равенства в части установления равного правового режима сторон. В качестве причин, по которым законодатель отступает от принципа равенства, Н. Л. Бондаренко указывает «необходимость решения задач, стоящих перед государством; требования достижения справедливости; обеспечения стабильности гражданско-правовых отношений и т. п. Определенные отступления от принципа равенства субъектов гражданско-правовых отношений могут устанавливаться законодателем с целью защиты интересов более слабой стороны» [10, с. 99]. На допустимость установления ограничений в гражданских правах, преимущественных прав для отдельных категорий лиц, а также повышенных требований к отдельным субъектам права для поддержания субъектов, нуждающихся в повышенной защите, обращает внимание С. А. Киракосян [11, с. 103]. Полагаем, что ни одна из приведенных причин на сегодняшний день не является в достаточной степени весомой для отступления от принципа равенства участников правоотношений, связанных с приемом грузов и транспортных средств к перевозке. Более того, традиционно слабой стороной в отношениях по перевозкам признавался грузовладелец, в то время как перевозчик — сильной, ибо он — профессиональный участник предпринимательской деятельности, рынка транспортных работ и услуг, занимающий монопольное положение, обладающий необходимой материально-технической базой, профессиональными знаниями, навыками и опытом (п. 18 УЖТ). В этом аспекте предоставление перевозчику больших прав в сравнении с грузовладельцем выглядит не соответствующим правовым идеям. В то же время приемка груза в согласованных объеме и сроке имеет, как правило, большое значение для грузоотправителя. Во-первых, договор перевозки зачастую заключается в целях исполнения договоров, предусматривающих его передачу в установленных количестве и сроки контрагенту-грузополучателю; нарушение данных сроков может влечь ответственность грузоотправителя перед его контрагентом-грузополучателем. Во-вторых, определенные грузы имеют сроки хранения, их истечение влечет потерю свойств, установленных нормативными документами к качеству, и возникновение убытков грузоотправителя. Представляется целесообразным дополнить п. 110 УЖТ, установив ответственность перевозчика за неприем-

ку предъявленных к перевозке грузов, тождественную той, которая данной структурной единицей акта законодательства установлена за неиспользование грузоотправителем поданных вагонов и контейнеров перевозчика или отказ его от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика.

Концептуально модель правового регулирования защиты прав, включая ответственность, участников перевозок базируется на законодательстве, принятом во времена СССР. Вместе с тем сохранение преимущественного положения одного субъекта предпринимательской деятельности в сравнении с другим в отсутствие достаточных оснований не соответствует цели развития государства — повышению конкурентоспособности экономики. В то же время оно не корреспондирует одной из целей железнодорожного транспорта ЕАЭС, предусмотренной п. 18 Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе) — соблюдению баланса экономических интересов между потребителями услуг железнодорожного транспорта и организациями железнодорожного транспорта. В обязательствах по приему грузов и транспортных средств к перевозке отмеченный дисбаланс может быть устранен либо снятием ответственности с грузоотправителя за отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика, либо возложением обременений на перевозчика за отказ от приема предусмотренных заявкой грузов. Последняя идея по указанным выше мотивам представляется нам предпочтительнее.

Для защиты прав, составляющих юридическое содержание договоров об организации перевозок грузов, имеет значение применение такого способа защиты, как присуждение к исполнению обязанности в натуре. Однако он не имеет распространения в судебной практике. Исполнение обязанностей по перевозкам в натуре зачастую при нарушении сроков их исполнения теряет смысл или становится экономически невыгодным для управомоченного лица [6, с. 40]. Реализация данного способа защиты представляется актуальной в такой форме, как самозащита.

Анализ природы прав, составляющих юридическое содержание договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, подачу и уборку вагонов, характера и степени нарушения в условиях непрерывности перевозочного процесса позволяет прийти к идее о том, что для судопроизводства актуальны споры, возникающие вследствие нарушения прав перевозчика: на предъявление грузов (груженых вагонов) к перевозке; прием и сдачу вагонов; соблюдение определенного (максимального) количества предъявляемых грузов (груженых вагонов); прав владельца подъездного пути необщего пользования (контрагента) на подачу вагонов; соблюдение определенного (максимального) количества подаваемых вагонов. Для их защиты п. 110, 121, 125 УЖТ предусмотрено применение такого способа, как уплата неустойки. Как отмечено выше, п. 110 УЖТ предусмотрен способ защиты права перевозчика на приемку транспортных средств в виде взыскания штрафа, размер которого тождественен размеру штрафа, подлежащего уплате за неподачу перевозчиком вагонов, контейнеров, непредъявление грузов. Защита прав, возникающих из данных источников, зачастую будет происходить в досудебной форме посредством реализации такого способа защиты, как понуждение к исполнению обязанности в натуре. При этом проблемы в нормативном правовом регулировании отношений, связанных со способами защиты прав и охраняемых законом интересов, отмеченные нами при исследовании договоров об организации перевозки грузов, представляются актуальными и для

договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования, подачу и уборку вагонов.

Заключение. Нарушения прав на этапе организации перевозки грузов таковы, что требуют использования штрафных способов защиты, являющихся по правовой природе мерами ответственности. Если нормативными правовыми актами или соглашением сторон в оговоренных случаях не предусмотрены меры ответственности, то для защиты нарушенных прав используются любые иные способы, по своей правовой природе не являющиеся мерами ответственности. В правовом регулировании способов защиты прав, возникающих из договоров, опосредствующих организацию перевозок грузов, имеет место дисбаланс, выраженный в большем обеспечении интересов в защите перевозчика, чем грузоотправителя. Правовой механизм защиты прав участников организации перевозки грузов железнодорожным транспортом нуждается в реформировании в соответствии с тенденциями развития экономики государства и принципами современного права, в том числе принципами равенства участников гражданских отношений и судебной защиты прав и охраняемых законом интересов.

Литература и электронные публикации в Интернете

1. *Брагинский, М. И.* Договорное право / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М. : Статут, 2002. — Кн. 1: Общие положения. — 841 с.
1. *Braginskij, M. I.* Dogovornoe pravo [Contract law] / M. I. Braginskij, V. V. Vitjanskij. — М. : Statut, 2002. — Кн. 1: Obshhie polozhenija. — 841 p.
2. *Вершинин, В. П.* Выбор способа защиты гражданских прав : учеб.-практ. пособие / В. П. Вершинин. — СПб. : Спец. юрид. фак. по переподгот. кадров по юрид. наукам С.-Петерб. гос. ун-та, 2000. — 382 с.
2. *Vershinin, V. P.* Vybor sposoba zashhity grazhdanskih prav [The choice of a way to protect civil rights] : ucheb.-prakt. posobie / V. P. Vershinin. — SPb. : Spec. jurid. fak. po perepodgot. kadrov po jurid. naukam S.-Peterb. gos. un-ta, 2000. — 382 p.
3. *Грибанов, В. П.* Осуществление и защита гражданских прав / В. П. Грибанов. — М. : Статут, 2001. — 411 с.
3. *Gribanov, V. P.* Osushhestvlenie i zashhita grazhdanskih prav [Implementation and protection of civil rights] / V. P. Gribanov. — М. : Statut, 2001. — 411 p.
4. *Жуйков, В. М.* Судебная защита прав граждан и юридических лиц / В. М. Жуйков. — М. : Юрид. бюро «Городец», 1997. — 320 с.
4. *Zhujkov, V. M.* Sudebnaja zashhita prav grazhdan i juridicheskikh lic [Judicial protection of the rights of citizens and legal entitie] / V. M. Zhujkov. — М. : Jurid. bjuro «Gorodec», 1997. — 320 p.
5. *Каменков, В. С.* Защита интересов юридических лиц и граждан в хозяйственном (арбитражном) процессе / В. С. Каменков. — Минск : Амалфея, 2001. — 400 с.
5. *Kamenkov, V. S.* Zashhita interesov juridicheskikh lic i grazhdan v hozhajstvennom (arbitrazhnom) processe [Protecting the interests of legal entities and citizens in the economic (arbitration) process] / V. S. Kamenkov. — Minsk : Amalfeja, 2001. — 400 p.
6. *Свердлык, Г. А.* Защита и самозащита гражданских прав : учеб. пособие / Г. А. Свердлык, Э. Л. Страунинг. — М. : Лекс-Книга, 2002. — 208 с.
6. *Sverdlyk, G. A.* Zashhita i samozashhita grazhdanskih prav [Protection and self-defense of civil rights] : ucheb. posobie / G. A. Sverdlyk, Je. L. Strauning. — М. : Leks-Kniga, 2002. — 208 p.
7. *Брагинский, М. И.* Договорное право / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М. : Статут, 2003. — Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — 910 с.
7. *Braginskij, M. I.* Dogovornoe pravo [Contract law] / M. I. Braginskij, V. V. Vitjanskij. — М. : Statut, 2003. — Кн. 4: Dogovory o perevozke, buksirovke, transportnoj jekspedicii i inyh uslugah v sfere transporta. — 910 p.

8. *Сигаева, Т. А.* Организационные договоры на железной дороге в контексте интеграционных процессов в государствах-участниках / Т. А. Сигаева // Науч. тр. Белорус. гос. экон. ун-та. — Минск, 2021. — Вып. 13. — С. 567–575.

Sigaeva, T. A. Organizacionnye dogovory na zheleznoj doroge v kontekste integracionnyh processov v gosudarstvah-uchastnikah [Organizational agreements on the railway in the context of integration processes in the member states] / T. A. Sigaeva // Nauch. tr. Belarus. gos. jekon. un-ta. — Minsk, 2021. — Vyp. 13. — P. 567–575.

9. *Яковлев, В. Ф.* Гражданско-правовой метод регулирования общественных отношений / В. Ф. Яковлев. — Свердловск : Свердл. юрид. ин-т, 1972. — 210 с.

Jakovlev, V. F. Grazhdansko-pravovoj metod regulirovanija obshhestvennyh otnoshenij [Civil law method of regulation of public relations] / V. F. Jakovlev. — Sverdlovsk : Sverdl. jurid. in-t, 1972. — 210 p.

10. *Бондаренко, Н. Л.* Принципы гражданского права Республики Беларусь, их реализация в нормотворческой и правоприменительной деятельности : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / Н. Л. Бондаренко. — Минск, 2009. — 256 л.

Bondarenko, N. L. Principy grazhdanskogo prava Respubliki Belarus', ih realizacija v normotvorcheskoj i pravoprimeritel'noj dejatel'nosti [Principles of civil law of the Republic of Belarus, their implementation in rule-making and law enforcement activities] : dis. ... d-a jurid. nauk : 12.00.03 / N. L. Bondarenko. — Minsk, 2009. — 256 l.

11. *Киракосян, С. А.* Принцип равенства в российском гражданском праве : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / С. А. Киракосян. — Краснодар, 2009. — 217 л.

Kirakosjan, S. A. Princip ravenstva v rossijskom grazhdanskom prave [The principle of equality in Russian civil law] : dis. ... d-ra jurid. nauk : 12.00.03 / S. A. Kirakosjan. — Krasnodar, 2009. — 217 l.

TATSIANA SIHAYEVA

**WAYS TO PROTECT THE RIGHTS
OF PARTICIPANTS IN THE ORGANIZATION
OF CARGO TRANSPORTATION BY RAIL**

Author affiliation. *Tatsiana SIHAYEVA (296405@tut.by), Belarus State Economic University (Minsk, Belarus).*

Abstract. The article is aimed at identification of the ways of judicial remedy of the rights arising from the contracts on the organization of cargo transportation by rail. The author reveals protection measures and their peculiarities. The following problems are identified: not all the rights included in the contract legal provisions are provided with the protection measures; there is an imbalance expressed in greater protection of the carrier's interests than those of the consignor's; the provisions on liability of the participants in the organization of cargo transportation are found in regulatory legal acts of different levels, their duplication and inconsistency is observed; the legal mechanism for protection of the rights of participants in the organization of cargo transportation by rail requires reforming in accordance with the trends of economic development and present-day principles of law. Suggestions are given to improve legislation. The area of possible application of the research findings is rule-making, law enforcement, research, and teaching activities.

Keywords: economic disputes; cargo transportation; contract on organization of cargo transportation; protection measures; judicial remedy.

UDC 346.91

*Статья поступила
в редакцию 30. 12. 2021 г.*