

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

Кафедра трудового и предпринимательского права

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по направлению подготовки 40.04.01 Юриспруденция
заочной формы обучения, группы 01001462
Соколова Александра Николаевича

Научный руководитель
доцент кафедры трудового и
предпринимательского права,
канд. юрид. наук, доцент
Лиликова О.С.

Рецензент
юрист ООО «Ланит»
Немчинов А.А.

БЕЛГОРОД 2016

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Общая характеристика договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	10
1.1. История развития договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	10
1.2. Понятие договора перевозки грузов железнодорожным транспортом и его правовая природа.....	17
Глава 2. Содержание договора перевозки грузов железнодорожным транспортом	24
2.1. Предмет договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	24
2.2. Заключение и оформление договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	29
2.3. Субъектный состав договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	41
2.4. Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	46
Глава 3. Прекращение и ответственность сторон по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом	54
3.1. Основания прекращения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом	54
3.2. Ответственность грузоотправителя, грузополучателя по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	58
3.3. Ответственность перевозчика по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	64
Заключение.....	86
Список использованной литературы.....	89

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что российское транспортное законодательство на современном этапе характеризуется интенсивными, постоянно нарастающими темпами развития. Изменения затрагивают практически все нормы, в частности и те правовые аспекты, которые касаются регулирования перевозок грузов.

Дальнейшее плодотворное развитие рыночных отношений в Российской Федерации, на наш взгляд, невозможно без глубокой интеграции в мировую экономику. Так невозможно представить себе развитие рынка товаров, работ и услуг, без мобильной, продуктивной транспортной деятельности, без решения насущных проблем правового регулирования взаимоотношений между участниками транспортного процесса на железнодорожном транспорте.

Ни для кого не секрет, что железнодорожный транспорт занимает главенствующее положение в системе транспорта России.

В настоящее время договор перевозки грузов регулируется нормами права, которые порой не соответствуют сходным нормам иностранных государств–партнеров РФ и иницируемые ими международными конвенциями, что не может не влиять на прогрессивное развитие внешнеторговых отношений.

Кроме того, в Гражданском Кодексе РФ и Уставе железнодорожного транспорта РФ, несмотря на последние существенные изменения, имеют место правовые нормы, откровенно говоря, препятствующие не то, чтобы прогрессивному развитию, а нормальному функционированию целой транспортной отрасли государства.

Конечно, во все времена возникали спорные вопросы относительно природы, специфики, характера договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

В частности, до сих пор являются дискуссионными вопросы о правовой природе заявки грузоотправителя, о форме договора железнодорожной перевозки груза, правовом положении грузополучателя в данном договоре, о размерах, основаниях имущественной ответственности железнодорожного перевозчика.

Принимая во внимание, что тема магистерского исследования связана с отсутствием единой научной позиции касательно ключевых теоретических вопросов, активным реформированием транспортного законодательства, неодинаковой, а иногда и противоречивой практикой применения одних и тех же правовых норм, целесообразностью анализа природы правового регулирования правоотношений между участниками железнодорожной перевозки грузов, и в частности, вопросов, связанных со структурой отношений между субъектами договора железнодорожной перевозки грузов, данная тема исследования в настоящий момент представляется важной и актуальной.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе заключения и исполнения договора железнодорожной перевозки груза.

Предмет исследования составляют нормы российского гражданского и транспортного законодательства, регулирующие порядок заключения, исполнения и привлечение к ответственности за нарушение перевозки грузов железнодорожным транспортом, анализ существующих в науке гражданского права различных взглядов и теорий ученых–цивилистов на правовую природу договора железнодорожной перевозки грузов.

Целью исследования является всесторонний анализ и систематизация нормативного, теоретического и практического материала, связанного с регулированием правоотношений, вытекающих из договора железнодорожной перевозки груза.

Для достижения указанной цели в рамках проведения дипломного исследования предполагается решить следующие задачи:

- изучить правовую природу договора железнодорожной перевозки груза;
- определить предмет и другие обязательные элементы договора перевозки груза железнодорожным транспортом;
- систематизировать и дать краткую характеристику научным разработкам о понятии, специфических чертах данного договора;
- исследовать и дать оценку порядку заключения договора железнодорожной перевозки груза;
- раскрыть юридическое значение формы его заключения;
- рассмотреть особенности и проблемы ответственности сторон договора, а прежде всего перевозчика, за неисполнение (ненадлежащее исполнение) договора железнодорожной перевозки груза;
- провести анализ российского законодательства, выявить существующие проблемы правового регулирования;
- предложить пути и способы преодоления обнаруженных пробелов и противоречий.

В качестве **гипотезы** исследования можно указать, что обобщение изучаемых материалов приводит к уяснению проблем правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом по законодательству Российской Федерации, и как следствие, к выявлению существенных особенностей правоотношений, связанных с его функционированием, а также к выработке предложений по их совершенствованию.

Нормативная основа исследования. Положения и выводы выпускной квалификационной работы основываются на изучении норм Конституции РФ, Гражданского кодекса РФ, Федерального закона от 10.01.2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федерального закона от 10.01.2003 г. № 18–ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», других федеральных законов, подзаконных актов, положений

гражданского и железнодорожного законодательства дореволюционной России, Советского периода, судебная и правоприменительная практика.

Теоретическая основа исследования. В процессе подготовки данной работы активно использовались труды отечественных правоведов. Так теоретической основой настоящего исследования стали работы таких цивилистов как М.М. Агарков, М.К. Александров–Дольник, М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, А.Г. Гусаков, Г.С. Гуревич, В.А. Егiazаров, О.С. Иоффе, Г.П. Савичев, О.Н. Садилов, Г.Ф. Шершеневич и др.

Эмпирическая основа исследования. Важное значение для исследования специфики правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом имеет практика арбитражных судов. Она позволяет не только определить основные проблемы, которые возникают в практической деятельности при регулировании правоотношений, которые вытекают из договора железнодорожной перевозки груза, но и наметить основные пути их решения.

Здесь следует особо выделить постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», а также постановления федеральных арбитражных судов Российской Федерации, вынесенные по конкретным делам.

Научная новизна магистерской диссертации обусловлена новыми подходами к осмыслению правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом по законодательству Российской Федерации. В работе осуществлено системное изучение результатов теоретических исследования в области правового регулирования договора перевозки грузов, исследованы транспортные договорные правоотношения в сфере перевозки грузов железнодорожным транспортом; определены и проанализированы правовые проблемы, возникающие при современном правовом регулировании договора перевозки грузов железнодорожным транспортом по законодательству

Российской Федерации; предложены возможные пути преодоления существующих проблем.

На защиту выносятся следующие **положения и выводы**:

1. Общим основанием возникновения отношений при железнодорожной перевозке груза является заявка грузоотправителя (договор на перевозку конкретной партии груза с отлагательным условием), а при заключении грузовладельцем и перевозчиком договора об организации перевозок таким основанием является сложный юридический состав: договор об организации перевозок (предварительный договор) и заявка грузоотправителя (основной договор на перевозку конкретной партии груза с отлагательным условием).

2. В целях упрощения товарооборота и процедуры распоряжения грузом и дальнейшей унификации транспортного законодательства предлагается закрепить в п. 2 ст. 785 ГК и ст. 25 УЖТ возможность оформлять по желанию грузоотправителя перевозку грузов по системе двух документов: транспортная железнодорожная накладная и грузовая накладная (именная, на предъявителя и ордерная) - либо по системе одного документа (транспортная железнодорожная накладная). Грузовая накладная при этом будет выступать в качестве товарораспорядительного документа, обладающая различными функциями.

3. Процедура заключения договора перевозки не предполагает подписания сторонами одного документа, поэтому указанный договор заключается путем подписания сторонами системы документов: заявки грузоотправителя и транспортной железнодорожной накладной, в которых отражаются существенные условия указанного договора.

4. В целях унификации ответственности железнодорожного перевозчика и исключения ответственности без вины либо уклонения перевозчика от ответственности при наличии вины за неподачу транспортных средств (невыполнение принятой заявки грузоотправителя) целесообразно ст. 94 УЖТ привести в соответствие с п. 2 ст. 401, п. 1 ст. 15 и ст. 393 ГК, построив

ответственность по принципу презюмируемой вины, и предусмотреть полное возмещение убытков в части, не покрытой штрафом, при умысле или грубой неосторожности перевозчика. Штраф приобретет при указанном изменении в законодательстве характер зачетной неустойки.

5. В целях дальнейшей унификации ответственности перевозчика и соблюдения принципа равенства субъектов обязательства по перевозке груза необходимо п. 2 ст. 796 ГК и ч. 1 ст. 96 УЖТ привести в соответствие с положениями п. 1 ст. 15 и ст. 393 ГК, закрепив полную имущественную ответственность перевозчика за утрату, повреждение (порчу) груза при умысле или грубой неосторожности перевозчика и возможность учета смешанной вины.

6. В интересах унификации российского транспортного законодательства и распространения принципа равенства субъектов обязательства по перевозке груза целесообразно ст. 97 УЖТ привести в соответствие с положениями п. 1 ст. 15 и ст. 393 ГК и закрепить возмещение железнодорожным перевозчиком убытков в части, не покрытой пеней, в случае просрочки в доставке груза при умысле или грубой неосторожности перевозчика. Пена в указанном случае приобретет свойства зачетной неустойки.

Теоретическая значимость работы. Исследование правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом по законодательству Российской Федерации, теоретический и эмпирический анализ проблем правового регулирования данного договора является перспективным научным вектором, дополняющим и расширяющим российское предпринимательское право и российское транспортное право.

Значимость данного вектора определяется необходимостью достижения максимальной эффективности, а также правовой гармонии юридических норм, определяющих правовое регулирование договора перевозки грузов.

Концептуальное исследование, проведенное автором, и сформулированные по его итогам теоретические выводы, могут служить

материалом для возможного дополнения теории предпринимательского и транспортного права, способствовать совершенствованию современного правового регулирования договора перевозки грузов.

Методологическая основа исследования. Основу методологии исследования составил всеобщий диалектический метод познания общественных явлений, а также вытекающие из него частнонаучные методы: анализа и синтеза, дедукции и индукции и др. Помимо этого при подготовке исследования использовались специальные юридические методы.

Практическая значимость исследования состоит в тех выводах и рекомендациях, которые содержатся в работе и могут быть использованы в процессе совершенствования правового регулирования договора перевозки грузов, концептуальных предложениях, относящихся к формированию норм, устраняющих пробелы и коллизии в законодательстве.

Апробация результатов исследования. Некоторые положения и выводы магистерского исследования были изложены в двух опубликованных автором научных статьях.

Помимо этого, результаты работы использованы при прохождении научно-исследовательской и педагогической практики в Юридическом институте НИУ «БелГУ» в 2016 году.

Структура исследования обусловлена целью и задачами исследования и включает в себя: введение, три главы, объединяющие девять параграфов, заключение и список использованной литературы.

Глава I. Общая характеристика договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

1.1. История развития договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

До революции 1917 г. российское гражданское законодательство рассматривало договор перевозки в качестве отдельного вида договора подряда, отрицая его природу самостоятельного договора. Касательно правового регулирования отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, как отмечал Г.Ф. Шершеневич: «...кроме железнодорожной, в законодательстве русском уделяется внимание подробное морской перевозке»¹.

Т.е. уже на данном этапе существует указание на важность и необходимость регулирования отношений по перевозке в целом, так и грузов на железнодорожном транспорте, апробированное практикой.

Важно сказать, что данный период развития отечественной цивилистики характеризуется подготовкой проекта Гражданского Уложения, который, как известно, был внесен на рассмотрение Государственной Думы в 1913 г. и, который показал господствующие в то время взгляды и точки зрения по поводу договора перевозки грузов на железнодорожном транспорте.

На наш взгляд, у российских цивилистов к тому времени уже не было сомнений в том, что договор перевозки должен быть признан самостоятельным гражданско-правовым договором. Так, в материалах Редакционной комиссии, подготовившей проект ГУ, отмечалась необходимость выделить перевозку в виде самостоятельного договора и выработать для нее ряд правил, исходя из ее правовых особенностей.

¹ Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права (по изд. 1914 г.). - М., 2014. - С. 84.

Позиция Редакционной комиссии базировалась в том числе и на сложившейся к тому времени судебной практике, которая всегда придавала договорам о перевозке грузов самостоятельное значение и том, что действовавший тогда Общий устав российских железных дорог 1885 г. включал в себя подробные правила, регулировавшие именно договорные правоотношения по перевозке грузов по железным дорогам.

Надо сказать, что в действовавшем в это время законодательстве учитывался публичный характер деятельности железных дорог.

Общий устав российских железных дорог 1885 г. исходил из того, что перевозка грузов составляет обязанность каждой открытой для товарного движения железной дороги и производится между всеми станциями, смотря по роду и характеру перевозки.

Перечень таких станций указывался в тарифах. И, что важно тарифы за перевозки грузов всегда жестко регламентировались в централизованном порядке государством.

Кроме того, конечно были предусмотрены случаи, когда железные дороги были вправе отказать в принятии к перевозке грузов. Но они рассматривались в качестве исключительных, и соответственно в связи с этим был сформулирован исчерпывающий перечень таких условий:

- 1) отправитель груза отказывался соблюдать условия перевозки;
- 2) перевозка грузов была приостановлена в соответствии с распоряжением правительства или вследствие чрезвычайной ситуации или действия непреодолимой силы;
- 3) перевозка предъявленного к отправке груза требовала специально приспособленных средств (вагонов, платформ, погрузочных средств), которые отсутствуют у железной дороги;
- 4) все помещения и площади железнодорожной станции, которые предназначались для хранения грузов, заполнены, а предъявленный груз не

принадлежал к числу грузов, отправка которых должна была осуществляться вне очереди.

При отсутствии возможности отправить груз в день его принятия от грузоотправителя железная дорога была обязана обеспечить его отправку в порядке очередности.

Данное условие прописывалось в накладной, где также обозначался день отправки груза, а при невозможности определить указанную дату – наименования двух последних грузоотправителей, стоящих в очереди перед соответствующим отправителем, чей груз ожидает своей отправки.

Что примечательно, отношения, связанные с перевозкой грузов, могли регулироваться и активно регулировались также правилами, издаваемыми самими перевозчиками и собственниками железных дорог. Однако обязательность исполнения указанных правил для грузоотправителей предусматривалась в случаях, когда эти указания строго соответствовали закону и были в установленном порядке доведены до всеобщего сведения.

Речь идет о правилах, которые перевозчики обычно устанавливали для оптимизации заключения договоров перевозки.

Такие правила, например, о размере провозной платы, сроках доставки, хранении доставленного груза, местах и времени бесплатного хранения доставленного груза, местах и времени остановок, размещении пассажиров и т.п., по существу представляли собой предлагаемые перевозчиком условия, при которых он принимал на себя обязательства по перевозке. Более того, указанные правила рассматривались некоторыми цивилистами в качестве условий самого договора перевозки.

В Советском Союзе развитию железнодорожного транспорта придавалось большое значение. Ведь данный вид транспорта рассматривался как одно из образующих звеньев единого транспортного комплекса всего государства.

Известно, что история признания отношений по перевозке договорными в данный период была сложной, и справедливо говорить о своеобразных периодах развития юридической мысли.

Приблизительно начиная с 20–х, и до конца 50–х годов прошлого столетия договорная природа отношений по перевозке ставилась под вопрос с указанием на их административный характер, обусловленный командной системой экономики при социализме¹.

Юристы, чье профессиональное мировоззрение сформировалось в дореволюционный период, не могли не заметить, что «договор в гражданско–правовом его значении уступает целый ряд принадлежащих ему ранее позиций административно–правовым актам».

Весомым основанием для такого вывода было и то, что Уставы железных дорог 1935 и 1954 годов не содержали не только определение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, но и вообще дефиницию договора перевозки.

С переходом к жесткому административно–правовому регулированию общественных отношений в сфере хозяйствования, по мнению некоторых цивилистов, основанием послужившим началом вступления в отношения по перевозке грузов стали плановые акты, порождающие соответствующие обязанности.

Результатом этих взглядов явилась так называемая односторонне–сделочная (бездоговорная концепция) зарождения перевозочных отношений. Ее сторонники утверждали, что сдача и принятие груза к перевозке совершаются во исполнение обязанностей, установленных для железной дороги и отправителя планом перевозок, и в особом договорном оформлении не нуждаются. При этом они считали, что действия, которые совершаются каждым субъектом, имеют свойство односторонних сделок².

¹ Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.:Юстицинформ, 2012. - С. 10.

² Витрянский В.В. Договор перевозки. - М: Статут, 2013 .- С. 62.

Наряду с приведенной выше концепцией получили распространение и воспринятые впоследствии законодателем взгляды на природу перевозочных отношений как имеющих характер договорных.

И только с принятием Основ гражданского законодательства СССР и союзных республик 1961 года, в которых глава 9, посвященная перевозкам, открывалась ст. 72, содержащей определения договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа, уже никто более не ставил под сомнение в юридической литературе договорную природу института перевозки. В Гражданских кодексах союзных республик, в том числе и в ГК РСФСР 1964 г., договор перевозки получил окончательное оформление и закрепление. Соответствующие положения в Уставе железных дорог СССР были продублированы уже к концу 1964 г.

В советской юридической литературе отношения, которые складывались как в процессе планирования перевозок, так и организации их выполнения (например, путем подачи заявок транспортным организациям на определенное количество транспортных средств для перевозки груза), получили название организационных, а принятые перевозчиком к исполнению поданные отправителями заявки – всего лишь плановыми предпосылками договора перевозки.

С принятием части первой Гражданского кодекса РФ в 1994 году и обновлением транспортных уставов и кодексов государственное планирование перевозок грузов поменяло административно–правовой характер на технико–экономический. Это, казалось бы, несущественное отступление, однако, кардинально изменило подходы к оценке правовой природы отношений, складывающихся на стадии подготовки перевозочного процесса.

Некоторые современные ученые высказываются в том смысле, что «из факта подачи грузоотправителем и принятия перевозчиком заявки возникает типичное двустороннее гражданско–правовое обязательство консенсуального характера: перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку, а

грузоотправитель – использовать транспортные средства для перевозки груза, указанного в заявке, и в срок, установленный заявкой (ст. 791 ГК РФ)»¹.

Отсюда автор этой точки зрения В.В. Витрянский приходит к выводу о том, что «источником обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки и ее принятия, которое не может быть не чем иным, как договором»².

Не отличается, по существу, мнение, автором которого является Т.Е. Абова, которая полагает, что указанными отношениями «опосредуется самостоятельное обязательство, структурно обособленное от отношений по договору перевозки». И что «принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки груза перевозчиком и их использованию грузоотправителем»³.

Схожий взгляд на природу обсуждаемых отношений высказан Н.С. Ковалевской, которая полагает, что при разовой перевозке обязательство по предоставлению транспортного средства «основывается на заявке грузоотправителя, принятой перевозчиком, т.е. также имеет договорный характер»⁴.

Вывод же о договорной природе складывающихся здесь отношений стал возможным, на наш взгляд, только благодаря факту потери планом грузовых перевозок значения обязательного и единственного основания для заключения договора перевозки.

Необходимо также отметить, что договор перевозки груза с самого начала, т.е. с момента принятия Основ гражданского законодательства 1961

¹ Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

² Витрянский В.В. Договор перевозки.- М: Статут, 2013.- С. 98.

³ Романович А.Н. Транспортные правоотношения. - М.: Норма, 2012.- С. 56.

⁴ Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012. - С. 47.

года формулировался как реальный. Ныне действующий Гражданский кодекс следует этой традиции (ст. 785).¹

Вместе с тем из курса гражданского права известно, что не все договоры перевозки соответствуют такой формуле.

Так, например, договор фрахтования всегда признавался консенсуальным, что вполне соответствует его правовой природе.

Основное отличие можно заметить в том, что при заключении реального договора перевозки груза отношения его участников, направленные на подготовку и предъявление груза к перевозке и подачу необходимого количества подвижного состава, складываются за рамками этого договора и нуждаются в особом (порой более тщательном) правовом регулировании с помощью других, отличных правовых средств, а отношения, сопутствующие выполнению аналогичных действий при совершении договора фрахтования, входят в его состав и, следовательно, необходимость дополнительного договорного регулирования отпадает.

Подытоживая, скажем, что до революции 1917 г. договор перевозки грузов железнодорожным транспортом, в том виде, как он был сконструирован в Общем уставе российских железных дорог и как он нашел свое отражение в подготовленном проекте Гражданского Уложения применительно ко всем видам перевозок, рассматривался в качестве самостоятельного гражданско-правового договора, который являлся публичным, возмездным, двусторонним и, конечно, реальным договором.

Более того, по способу заключения договора с такими транспортными организациями следует отнести его к категории договоров присоединения, так как грузоотправитель заключал договор перевозки не иначе, как только присоединяясь к условиям, выработанным перевозчиком и изложенным в соответствующих правилах перевозки.

¹ Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

А в советский период понимание природы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в разное время имело неодинаковый, неоднородный характер. Так, отечественные цивилисты СССР прошли путь от отрицания договорной природы данного вида договора, до, конечно не полного единения по поводу его характера и специфики, но согласия по поводу его договорной природы, и необходимости специального и детального правового регулирования¹.

Что примечательно, данный период развития законодательства характеризуется наличием многочисленных директивных документов партии и подзаконных актов, регулирующих правоотношения, возникающие из данного договора.

И, кроме того, нельзя не отметить, что именно в советское время (в период с 1960 по 1990 г.) было издано огромное количество научных работ, посвященных правовому регулированию отношений, возникающих при перевозках грузов на железнодорожном транспорте.

1.2. Понятие договора перевозки грузов железнодорожным транспортом и его правовая природа

В современной науке гражданского права России по-прежнему остается проблемным вопрос о правовой природе договора перевозки грузов, хотя данному научному спору посвящено огромное количество литературы.

Кроме того, в связи с принятием новых законов, регулирующих общественные отношения в области железнодорожного транспорта: Федерального закона от 10.10.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федерального закона от 10.10.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» логично было бы обратиться к рассмотрению юридической природы

¹ Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.:Юстицинформ, 2012. - С. 17.

рассматриваемого договора, т.к. «правильное определение правовой природы договора перевозки имеет большое значение «...с позиций дальнейшего совершенствования и унификации транспортного законодательства»¹.

Общее определение договора перевозки груза дано в ст. 785 ГК РФ. Согласно данной норме, под договором перевозки груза понимается такое соглашение, по которому 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.²

В УЖТ РФ (ч. 2 ст. 25), в отличие от ч. 2 ст. 31 ныне утратившего силу Федерального закона от 8.01.1998 г. № 2–ФЗ «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации», дается несколько иное по сравнению с п. 1 ст. 785 ГК РФ определение договора железнодорожной перевозки, где указывается «вверенный груз».

В литературе нет однозначного мнения по данному поводу. К примеру, В.В. Витрянский пишет, что: «Иное дело определение договора железнодорожной перевозки грузов, содержащееся в ТУЖД. В данном случае отход от определения указанного договора, данного в п. 1 ст. 785 ГК, и, в частности, указания на то, что речь идет о грузе, вверенном отправителем, является совершенно неоправданным, поскольку он породил сомнение в реальном характере договора перевозки грузов железнодорожным транспортом... Следовательно, в данном случае идет речь об элементарной ошибке, допущенной при формулировании определения договора перевозки груза в ст. 31 ТУЖД и не более того»³.

Экономическая и юридическая цель данного договора состоит в регулировании оказания транспортных услуг по территориальному

¹ Калачев Е.С., Калачева С.А. Документы в транспортных операциях. Договоры перевозки. - М.: Проспект, 2013. - С. 35.

² Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

³ Витрянский В.В. Договор перевозки. - М: Статут, 2013. - С. 44

перемещению грузов (вещей) и последующей выдаче грузополучателю, на что обращалось внимание большинством российских цивилистов.

В системе договоров, регулирующих перевозку грузов, договору перевозки грузов отводится роль основной транспортной операции. Многие современные изыскатели придают этому договору особую роль. Можно встретить работы, в которых договор перевозки называют «стержневым обязательством на транспорте», а зачастую данный вид договора может называться договором перевозки конкретного груза (конкретной партии грузов) или разовым договором.

Так, Б.И. Пугинский, рассматривая систему договоров перевозки грузов, отмечает, что «особый и самостоятельный уровень отношений образуют договоры на перевозку конкретных партий груза. Это договоры перевозки, заключаемые на каждую отдельную отправку»¹.

Анализируя определение договора перевозки груза можно прийти к выводу, что этот договор всегда является срочным договором, т.к. срок его действия определяется сроком исполнения обязательства по перевозке грузов; возмездным, «...поскольку за перевозку уплачивается вознаграждение...»; и взаимным, «...поскольку перевозчик обязан перевезти груз, но имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести провозную плату, но имеет право на перевозку сданного груза».

Договор перевозки грузов транспортом общего пользования признается публичным (ст. 789 ГК РФ², ст. 426 ГК РФ³, ст. 2 ФЗ «О железнодорожном транспорте»⁴). Для признания данного договора публичным договором требуются следующие условия:

¹ Голованов Н.М. Гражданско-правовые договоры. - СПб: Астрель, 2012. - С. 26.

² Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

³ Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 05.12.1994. - № 32. - Ст. 3301.

⁴ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. - 03.01.2003. - № 2. - Ст. 169.

– во–первых, в качестве перевозчика должно выступать юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить вверенный груз;

– во–вторых, данные субъекты гражданского права должны обладать функциями общественного возчика, который обязан осуществлять перевозки по требованию любого, кто обратится;

– в–третьих, коммерческая организация или индивидуальный предприниматель должны быть включены в особый перечень лиц, обязанных осуществлять перевозки транспортом общего пользования, подлежащего обязательному опубликованию.

Также необходимо отметить, что в литературе по коммерческому праву некоторые ученые относят исследуемый договор к категории предпринимательских договоров. И хотя позиция Н.С. Ковалевской была подвергнута критике В.В. Витрянским, она имеет свою историю, т.к. еще дореволюционными цивилистами предпринимались попытки дать определение торговых сделок¹.

По справедливому замечанию О.С. Иоффе, достаточно сложно решается вопрос о консенсуальном или реальном характере рассматриваемого договора².

Исходя из определения договора перевозки груза, можно предположить, что он изначально построен по модели реального договора. На данное обстоятельство обращали внимание многие ученые. В частности, В.Т. Смирнов отмечает: «Договоры перевозки груза являются реальными. Для их заключения недостаточно соглашения перевозчика и грузоотправителя, необходима еще и передача груза перевозчику, поскольку он обязан доставить «вверенный» ему груз. Однако в некоторых случаях заключаются консенсуальные договоры

¹ Витрянский В.В. Договор перевозки. - М: Статут, 2013.- С. 8.

² Иоффе О.С. Обязательственное право. - М.: Юридическая литература, 1975.- С. 346. – цитата по Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012. - С. 194.

перевозки груза. Так, консенсуальными являются договоры морской перевозки груза в форме чартера...»¹.

О таких правоотношениях, когда обязанность транспортных организаций по подаче грузоотправителю подвижного состава возникает еще до момента вручения груза перевозчику, писали О.С. Иоффе, М.Е. Ходунов.

Так, О.С. Иоффе указывал: «...неплановые договоры грузовых перевозок строятся как консенсуальные, если уже в силу соглашения сторон одна из них обязуется предоставить перевозочные средства, а другая – сдать груз для перевозки. Все прочие неплановые перевозки грузов оформляются реальными договорами»².

Другие исследователи, и, в частности, советский правовед Г.П. Савичев, допускали совмещение в договоре перевозки как реального, так и консенсуального признаков.

Следует отметить, что по этому поводу в правовой науке является популярной концепция, согласно которой договор перевозки грузов является реальным, за исключением договора морской перевозки.

А М.К. Александров–Дольник, Ф.М. Лучанский отстаивали реальный характер всех договоров о перевозке грузов³.

В тоже время некоторые дореволюционные (например, П.П. Цитович, Н. Плавтов) и советские ученые (А.Г. Гусаков, Г.С. Гуревич) полагали, что договор перевозки грузов является всегда консенсуальным⁴.

В обоснование концепции о консенсуальном характере договора перевозки грузов А.Г. Гусаков писал: «Без соглашения, как основы договора, не

¹ Яковлев В.Ф. Избранные труды. Т. 2: Гражданское право: история и современность. Учебник. - М.: Статут, 2012. – С 46.

² Иоффе О.С. Обязательственное право. - М.: Юридическая литература, 1975. -С. 348. -цитата по Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012.-С. 163.

³ Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. - М.: Юридическая литература, 1971.- С. 14. -цитата по Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.:Юстицинформ, 2012. -. С. 72.

⁴ Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. Репринтное издание. - М.: Юристъ, 2010. - С. 28.

может возникнуть никакого отношения по перевозке с железной дорогой. Передача отправителем предмета перевозки и принятие его железной дорогой всегда и неизменно сопровождается соглашением сторон относительно содержания договора... Без передачи и принятия груза не может возникнуть договор железнодорожной перевозки, но этого недостаточно для того, чтобы совершение договора считалось завершенным. Поэтому договор железнодорожной перевозки не может быть отнесен к группе т.н. реальных договоров»¹.

С позицией А. Г. Гусакова был солидарен Г.С. Гуревич, который отмечал: «... если действиям перевозчика по подаче транспортных средств и действиям отправителя по предъявлению груза к перевозке предшествует достижение соглашения сторон о месте погрузки и другим вопросам, то следует признать, что эти действия совершаются во исполнение этой, уже достигнутой договоренности. А поэтому всякий договор перевозки...должен ... быть квалифицирован как консенсуальный»².

Можно согласиться с выводами Г.С. Гуревича о том, что в определенных правовых ситуациях «ошибочность утверждения о реальном характере договора перевозки на железнодорожном и иных видах транспорта основана на недооценке правового характера действий грузоотправителя по подаче заявки перевозчику и действию перевозчика по приему этих заявок. Ведь именно в этот момент (подачи и приема заявки) происходит совпадение волеизъявлений сторон, о подаче перевозочных средств и загрузке в целях последующей транспортировки груза»³.

¹Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М.: Статут, 2016. -С. 31.

² Гуревич Г.С. К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов. Ученые записки Кишиневского государственного университета. - М.: Проспект, 1986. -С. 16.

³ Гуревич Г.С. Указ. соч. - С. 18.

Конечное заключение о консенсуальном или реальном характере договора железнодорожной перевозки груза можно сделать, исследовав правовую природу заявки грузоотправителя при железнодорожной перевозке.

В заключение настоящего параграфа можно отметить, что, несмотря на огромное количество научных теорий по поводу характера правовой природы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, наиболее предпочтительными являются идеи О.С. Иоффе, В.Т.Смирнова, М.Е. Ходунова, которые характеризовали данные договорные правоотношения по перевозке грузов как реальные, возмездные, взаимные, срочные и публичные.

Глава 2. Содержание договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

2.1. Предмет договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

Предмет договора представляет собой действия сторон, которые осуществляются в отношении определенного в договоре объекта регулирования. То есть происходит согласование и обозначение, какие именно основные действия должна совершить та или иная обязанная сторона. При этом если действия, подлежащие выполнению, представляют собой факт передачи вещи (имущества), предмет договора должен отражать, какой именно объект подлежит передаче и его индивидуализирующие характеристики. Иначе говоря, из предмета договора всегда должно следовать, в связи с чем заключен договор.

В предмет договора перевозки грузов входят следующие условия:

1) наименование груза, его масса, количество мест тарных и штучных грузов, способ определения веса, вид тары (упаковки), особые свойства груза.

Эти условия договора в качестве существенных определены в императивном порядке нормами, действующими на железнодорожном транспорте (ст. 3 УЖТ РФ), а также служат обязательными реквизитами при оформлении транспортных железнодорожных накладных.

Грузы по общему правилу должны предъявляться к перевозке в контейнерах, таре, упаковке, соответствующей ГОСТам (техническим условиям), а если стандарты не установлены, – в исправной таре, которая обеспечивает – сохранность груза в пути следования (ст. 18 УЖТ РФ). Перевозчик вправе отказаться от принятия к перевозке груза в нетранспортабельном состоянии;¹

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

2) условия перевозки: скорость, расстояние, пункт назначения, срок, в который груз должен быть доставлен и выдан получателю.

Что же касается существенных условий, то данный договор предполагает согласование различных существенных условий, с достижением согласия по которым законодатель связывает действительность договора.

Согласно п.1 ст. 432 ГК РФ¹ договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора. Существенными являются условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение. Существенные условия – необходимые и достаточные для заключения договора. Существенные условия обычно немногочисленны, и вполне ясно и четко обозначены для каждого из видов договоров.

Их можно условно подразделить на три группы:

– В–первую группу входят условия, названные существенными в законе или иных правовых актах. Одним из таких условий, имеющим первостепенное значение для всех договоров, конечно, является названное в п.1 ст. 432 ГК РФ условие о предмете договора.

– Во–вторых, условия, названные в законе или иных правовых актах как необходимые для договоров определенного вида. Круг таких существенных условий чаще всего вытекает из природы договора, определения в законе его предмета и основных обязанностей сторон. Существенные условия для договора определенного вида, в большинстве случаев содержатся во второй части ГК РФ, регулирующей отдельные виды договоров. Так, существенным

¹ Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 г. №51-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) // Собрание законодательства РФ». - 05.12.1994. - № 32. - Ст. 3301.

условием договора перевозки груза будет являться пункт назначения груза (ст.785, 786 ГК РФ¹).

– В–третьих, условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение. Условия этой группы включают, прежде всего, дополнительные способы обеспечения, а также особенности исполнения взаимных обязательств (порядок отгрузки товара, его проверки, условия оплаты и т.д.), если одна из заключающих договор сторон считает их существенными².

Отсутствие в договоре (или сопутствующих документах) существенных условий, а равно не достижение согласия по всем существенным условиям как следствие влечет не заключение договора. При этом «вопрос о несогласованности существенных условий договора может быть рассмотрен применительно к самому договору, на основании которого возникают права и обязанности. Соглашение об изменении договора не должно содержать все существенные условия для того, чтобы оно считалось заключенным».

Понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена Гражданским Кодексом, законом или добровольно принятым обязательством (ст. 421 ГК РФ³).

Кроме так называемых существенных условий, договорные условия составляют также те, которые в юридической литературе обычно именуют обычными. Они отражают распространенные типовые условия договоров и предусматриваются диспозитивными нормами, которые стороны при заключении договора могут изменять, если такие условия для них

¹ Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

² Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части первой (постатейный) // под ред. А.Н. Борисова, С.Л. Игнатова – М.: Норма, 2016. – С.322.

³ Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 г. №51-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 05.12.1994. - № 32. - Ст. 3301.

неприемлемы, либо если они желают исполнения договора на иных условиях, которые будут актуальными в конкретной правовой ситуации.

К числу обычных условий цивилисты чаще всего относят срок и место исполнения обязательства, момент перехода права собственности или обязательства стороны по хранению предмета договора.

Цена договора согласно ГК РФ, также должна быть отнесена к обычным договорным условиям, если в самом договоре она не была сторонами определена (ст. 424 ГК РФ¹).

Обычные условия договора могут отражать обычаи делового оборота (ст. 5 ГК РФ) и подтверждаться соответствующими доказательствами².

Подводя своеобразную черту под вышесказанным, отмечу, что к существенным условиям договора железнодорожной перевозки груза относятся:

- Во-первых, условия о предмете договора;
- Во-вторых, условия, которые названы в законодательстве как существенные для договоров данного вида;
- В-третьих, условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Из дефиниции договора перевозки грузов вытекает, что существенными условиями для данного договора являются:

- наименование и характеристики груза,
- место назначения

Законодательством другие существенные условия договора перевозки не установлены.

Одним из существенных условий договора перевозки груза является наличие в нем указания на срок доставки груза потребителю: предприятиям

¹ Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 г. №51-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) // Собрание законодательства РФ». - 05.12.1994. - № 32. - Ст. 3301.

² Садилов О.Н. Гражданское право России. Общая часть: Курс лекций. - М. Юристъ, 2015. – С.120.

промышленности, строительства, сельского хозяйства, предпринимателям и т.п. Уменьшение времени доставки грузов дает возможность сократить время обращения и тем самым ускорить оборот материальных ценностей в экономике страны.

Продолжительность перевозки (транспортное время) – это время, в течение которого транспорт выполняет всю совокупность грузовых операций на станции отправления, в пути следования и на станции назначения груза. Фактор времени – категория не только экономическая, но и юридическая, поскольку все основные перемещения материальных ценностей регламентированы по срокам исполнения транспортного обязательства в законе либо договоре перевозки.

Вид груза и его особенности указываются в основном перевозочном документе – транспортной железнодорожной накладной. Предметом договора грузовой перевозки является не груз, а его перевозка, т.е. доставка к месту назначения, определенная деятельность органов транспорта.

От предмета договора перевозки следует отграничивать, объект перевозки, которым являются грузы, т.е. различные вещи, доставляемые от отправителя получателю перевозчиком.

Однако на этот счет в юридической литературе существуют отличные от данной точки зрения.

Так, Е.Д. Шешенин указывает: «Договор перевозки относится к обязательствам по оказанию услуг, в которых предметом обязательства являются услуги, т.е. деятельность, полезный эффект которой не имеет вещественного результата. Предметом договора перевозки являются транспортные услуги»¹.

¹ Садиков О.Н. Гражданское право России. Общая часть: Курс лекций. - М. Юрист, 2015. – С.124.

По мнению К.К. Яичкова, следует различать предмет перевозки и предмет договора перевозки. Под первым он понимает груз, багаж и пассажира, а под вторым – транспортные услуги¹.

Логично, что позиция ученых, выделяющих в своих работах предмет и объект перевозки, является правильной, т.к. эту позицию занял и российский законодатель в УЖТ РФ. Так, в ст. 2 УЖТ РФ фигурирует в качестве основного понятия термин «груз», содержание которого также раскрывается.

Договор перевозки грузов – это одна из разновидностей обязательства по перевозке вообще. От других разновидностей договоров, опосредующих отношения по перевозке, этот договор отличается тем, что деятельность перевозчика направлена на перемещение именно груза (определенных материальных ценностей), его доставку в пункт назначения и выдачу управомоченному на получение груза лицу.²

Отмеченные особенности предмета договора перевозки позволяет отграничить его от ряда других гражданско–правовых договоров.

2.2. Заключение и оформление договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

Заключение договора перевозки грузов условно можно разделить на две части:

1. Первая часть – это заключение договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком, в соответствии с которым грузоотправитель сдает в надлежащем порядке груз, а перевозчик, принимая его, обязуется доставить его по назначению.

2. Вторая часть – это вступление в договор перевозки грузополучателя. Хотелось бы отметить, что грузополучатель вступает в договор независимо от того,

¹ Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.:Юстицинформ, 2012. - С. 76.

² Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В.Крашенинникова. – М.: Статут, 2016. – С.351.

поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная или нет, поскольку ст. 31 Устава железнодорожного транспорта установлено, что грузополучатель вправе переадресовать груз без наличия грузовой квитанции¹.

Рассматривая данный вопрос, представляется необходимым отметить, что в УЖТ РФ используется понятие договора перевозки грузов железнодорожным транспортом непоследовательно.

С одной стороны, оно употребляется в качестве обозначения правоотношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом, а порой представляет договор только как на письменный документ. При этом некоторые ученые отмечают, что УЖТ РФ порой противоречиво регулирует вопрос о том, каким документом оформляется данный договор перевозки, и при наличии какого документа договор перевозки грузов считается заключенным, т.к. при оформлении соответствующих правоотношений требует различные документы, а именно:

- 1) заявку на перевозку грузов (ст. 11 УЖТ РФ);
- 2) транспортную железнодорожную накладную (ст. 25 УЖТ РФ);
- 3) квитанцию о приеме груза (ст. 25 УЖТ РФ);
- 4) иные перевозочные документы (абз. 1 ст. 25 УЖТ РФ)².

Продолжая рассматривать данный вопрос нужно отметить, что заключение договора перевозки грузов на железнодорожном транспорте требует наличия определенных предпосылок, имеющих т.н. организационный характер.

Характеризуя договор об организации перевозок, А.А. Годовиков и В.А. Егиазаров отмечают: «Основная цель подобных договоров на железнодорожном транспорте – урегулировать в ходе исполнения перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовали бы

¹ Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. - М.: Юстицинформ, 2012. - С. 80.

² Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ.. – 13.01 2003. - №2. - Ст.170.

выполнению перевозочного процесса на данный период. ... Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза...»¹.

В.В. Витрянский, отмечая своеобразие позиции А.А. Годовикова и В.А. Егиазарова по правовой природе организационных договоров на железнодорожном транспорте, указывает, что фактически договору об организации перевозок отводится роль соглашения о дополнительных услугах, оказываемых грузоотправителю (грузополучателю) железной дорогой, которые подлежат оплате по договорному тарифу².

При рассмотрении обязательства по перевозке грузов, при участии грузоотправителя и перевозчика необходимо отметить, что важнейшую роль играет заявка.

В первую очередь целесообразно разобраться в правовой природе заявки, тем более что по данному вопросу в современной юридической литературе нет единства.

В научных источниках она рассматривается как завязка грузоперевозочного процесса, оперативное планирование перевозок грузов, организационная предпосылка договора перевозки, самостоятельное обязательство, структурно обособленное от отношений по договору перевозки и т.п.

И все же большинство авторов исходит из того, что заявка является собой самостоятельный гражданско-правовой договор.³

Представляется, что последняя точка зрения является наиболее обоснованной и убедительной.

Попробуем разобраться в этом вопросе более подробно. В ст. 11 УЖТ РФ написано, что для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель должен представить перевозчику заявку на перевозку грузов.

Предметом заявки как договора с одной стороны будет являться предъявление груза, а с другой – подача транспортных средств. В качестве объекта договора

¹ Егиазаров В.А. Транспортное право. - М.: Инфра-М, 2012. -С. 89.

² Витрянский В.В. Договор перевозки. - М.: Статут, 2013. -С. 66.

³ Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. - 2014. - № 1. - С. 25.

цивилисты признают груз, предназначенный для перевозки.

В ст. 11 УЖТ РФ определены обязательные реквизиты, которые должны быть указаны в заявке. Эти условия являются существенными условиями договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств¹.

К таким реквизитам относятся:

– Во-первых, условия о количестве вагонов и тонн, железнодорожных станций назначения и другие, предусмотренные правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом сведения.

– Во-вторых, в заявке должен быть указан срок ее действия. Он не должен быть больше сорока пяти дней. Требование указывающее на это, говорит о том, что договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств является срочным договором, что не вызывает ни у кого сомнений.

Для более полного уяснения вопроса, нужно сказать, что для лучшего удовлетворения интересов перевозчиков, организаций, осуществляющих перевалку груза, закон указывает на право внесения изменений в уже согласованные заявки.

Порядок внесения указанных изменений устанавливается перевозчиком. За внесение указанных изменений грузоотправитель, организация, осуществляющая перевалку груза, если иное не установлено в договоре, уплачивает плату перевозчику.

Данные принятых заявок на перевозку грузов должны быть занесены в учетную карточку. Учетная карточка является документом, подтверждающим факт исполнения принятой перевозчиком заявки на перевозку грузов. Кроме того, с ее помощью осуществляется учет выполнения заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Заявки на перевозку грузов по общему правилу должны быть представлены не менее:

– чем за десять дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении;

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный) // под ред. Егизарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – .275.

– не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщениях, в прямом и непрямом смешанном сообщениях, а также, если пунктами назначения указаны порты, пункты по перевалке наливных грузов.

Кроме того, по просьбам грузоотправителей и организаций, осуществляющих перевалку грузов, в случае необходимости ускоренной перевозки грузов перевозчики при обязательном согласовании с владельцами инфраструктур могут устанавливать сокращенные сроки представления заявок на перевозку грузов¹.

А перевозки грузов, которые предназначаются для ликвидации последствий различных чрезвычайных ситуаций, производятся перевозчиками на основании заявок на перевозку грузов по мере предъявления таких грузов для перевозок.

Заявки на перевозку грузов должны быть представлены в уполномоченные перевозчиком подразделения, открытый перечень которых с указанием их места нахождения должен быть установлен перевозчиком и доведен до сведения грузоотправителей и организаций, осуществляющих перевалку грузов.

Заявка должна быть зарегистрирована перевозчиком. В течение двух дней (с даты ее поступления) он обязан рассмотреть такую заявку на перевозку грузов и дать на нее ответ. Перевозчик имеет право отказать в удовлетворении заявки, либо оставить ее без рассмотрения. Но в случае, если он ее принял, то при неисполнении или ненадлежащем исполнении такой заявки перевозчик и грузоотправитель несут предусмотренную законом ответственность.²

Таким образом, смело можно говорить о том, что заявка может быть согласована полностью или частично.

Правовое значение такого документа, как суточной заявки заключается в том, что она не порождает особых прав и обязанностей, а лишь способствует продолжению грузоперевозочного процесса, причем главное назначение такой заявки

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)// под ред. Егiazарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.82.

² Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. №30 (ред. от 01.07.2010 г.) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. - № 1. - 2010.

– только ускорение этого процесса с тем, чтобы не допустить простоя транспортных средств.

Также необходимо отметить, что статья 798 ГК РФ¹ предусматривает, что перевозчики и грузовладельцы при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок, в которых определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок.

Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, при этом стороны сами определяют (в зависимости от объемов перевозки грузов), на какой срок они будут заключать такой договор. Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные транспортными кодексами и уставами. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный, взаимный характер.²

Содержание договора перевозки излагается в накладной. После оформления накладная принимает форму и силу договора перевозки, заключаемого грузоотправителем и дорогой в пользу третьего лица. Несмотря на то, что грузополучатель не участвует в оформлении этого договора на станции отправления, он также входит в договорные отношения и обязан выполнять определенные требования: принять и вывезти груз, очистить подвижной состав, внести дополнительные платы и сборы, возместить убытки, если они возникли в процессе перевозки данной отправки.³ По договору грузополучатель приобретает право требовать доставки груза в срок и в полной сохранности.

¹ Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В.Крашенинникова. – М.: Статут, 2016. – С.157.

² Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012. -. С. 83.

³ Овечкин А.П. Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом как гражданско-правовой договор // Транспортное право. - 2012. - № 3. - С. 22.

Договор вступает в силу, когда груз принят станцией отправления вместе с накладной. Дату приема груза к перевозке удостоверяют наложением на накладной календарного штампа станции.

Отправитель, предъявляя груз к перевозке, представляет станции отправления на каждую отправку заполненный, сброшюрованный комплект перевозочных документов (накладную, дорожную ведомость, квитанцию в приеме груза и корешок дорожной ведомости).

Бланки этих четырех документов, именуемых в дальнейшем «перевозочные документы», одинаковы по размеру и расположению общих граф и реквизитов, что дает возможность заполнять их на пишущей машинке под копировальную бумагу, одновременно весь комплект.

Перевозочные документы приспособлены для обработки на ЭВМ и сочетают текстовые данные с их кодовыми эквивалентами. Места, выделенные для кодирования информации, обведены жирными рамками и расположены преимущественно в двух вертикальных колонках.

Накладная — основной перевозочный документ, сопровождающий груз до станции назначения. Она заполняется грузоотправителем на каждую отправку и при выдаче груза вручается получателю. От правильного заполнения накладной во многом зависит сохранность грузов и выполнение сроков его доставки.

Кроме того, точное составление накладной способствует обеспечению безопасности движения поездов, ускорению оборота вагонов и правильности расчетов за перевозки.

Таким образом, накладная имеет юридическое и расчетное значение, поэтому ее графы должны заполняться отправителем отчетливо на пишущей машинке без подчисток и помарок, а изменения сведений, внесенных в накладную железной дорогой, должны быть заверены подписью работника дороги и штампом станции.

На перевозки грузов в местном и прямом сообщении составляют накладные формы ГУ–27 и ГУ–29–0 (комплект перевозочных документов).

В связи с различием условий некоторых видов перевозок и с целью упрощения их оформления и учета предусмотрено составление специализированных накладных на перевозку грузов в универсальных контейнерах, маршрутами и группами вагонов, на пересылку порожних цистерн, специализированного подвижного состава и др.

Дорожная ведомость является документом расчетно–финансового значения, так как содержит данные о сроке доставки груза, о проследовании пунктов перехода с дороги на дорогу (календарные штампы станций перехода) и др.

Дорожная ведомость вместе с накладной сопровождает груз до станции назначения. На станции назначения получатель расписывается в ней в получении груза. Затем с отчетом о выданных грузах ведомость высылают в технологический центр по обработке документов (Тех. ПД), а оттуда — в информационный вычислительный центр дороги (ИВЦ).

По дорожным ведомостям определяют выполненный дорогами объем перевозок, доходы от них, правильность расчетов, выполнение сроков доставки грузов.

Корешок дорожной ведомости служит основным документом для определения платы за перевозку при централизованных расчетах и для учета и отчетности о выполнении плана перевозок. Он остается на станции отправления, которая с отчетом об отправленных грузах пересылает его в Тех. ПД, а оттуда — в ИВЦ дороги отправления для обработки и составления статистических данных.

Важно также отметить значение квитанции в приеме груза, которая является юридическим документом, который подтверждает прием железной дорогой груза к перевозке от отправителя, которому она выдается.

Иногда для выполнения требований о соблюдении карантинных, таможенных и административных правил отправитель в соответствии с абз. 1 ст. 25 УЖТ РФ обязан вместе с перевозочными представить и такие документы как:

- сертификаты,
- удостоверения о качестве хлебных грузов,
- карантинные сертификаты и карантинные разрешения,
- ветеринарное свидетельство на грузы,
- удостоверение о качестве скоропортящегося груза,
- сертификат, качественный паспорт на нефтепродукты, таможенные разрешения (на вывоз груза за границу) и др.¹

Общим признаком является то, что все бланки перевозочных документов заполняются машинописным, в том числе компьютерным, способом и вручную чернильными (шариковыми) ручками. Отдельные сведения указываются в виде штампов. Подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются.

При необходимости изменения сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк такого документа. Изменения и дополнения сведений, внесенных в перевозочный документ железной дорогой, заверяются подписью работника железной дороги, оформляющего перевозочный документ, и штампом железнодорожной станции.²

В настоящее время получил широкое распространение способ подачи документов в электронном виде.

Порядок и условия представления перевозчику заявок и иных документов на перевозку грузов в электронном виде устанавливаются в договоре об электронном

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)// под ред. Егiazарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.80.

² Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. № 39 (ред. от 03.10.2011 г.) «Об утверждении правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом» // Российская газета. - № 37. - 26.02.2004 (Приказ).

обмене данными или в договоре об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем, а при перевозках грузов в прямом смешанном водно–железнодорожном сообщении – между перевозчиком и организацией, осуществляющей перевалку грузов.

Заявка на перевозку грузов в электронном виде, как и любой другой гражданско–правовой договор, подписывается при помощи ЭЦП грузоотправителя и организации, осуществляющей перевалку грузов.

Специфика электронной накладной состоит в том, что она заполняется и передается с использованием технических и программных средств Автоматизированной информационной системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной накладной (далее – АИС ЭДВ) на железнодорожном транспорте.

Заполнение электронной накладной может производиться только с автоматизированных рабочих мест (далее – АРМ), зарегистрированных как абонентские пункты АИС ЭДВ. Подтверждением заключения договора перевозки в электронном виде является получение в АИС ЭДВ из АРМ грузоотправителя нулевого кода приема сообщения с электронной накладной и выдачи грузоотправителю квитанции о приеме груза.¹

Подводя итог вышеописанной в данном параграфе работе, необходимо отметить, что действующая реальная модель договора перевозки грузов железнодорожным транспортом осложнена обязательным условием в качестве подачи заявки, а также составлением и подписанием железнодорожной накладной (и всего комплекса перевозочных документов) вызвана ее законодательным закреплением в ст. 25 УЖТ РФ².

Но, данная схема, во–первых, имеет громоздкую структуру, а во–вторых, содержит ряд принципиальных противоречий и ни в коем случае не

¹ Языков А.К. Правовая природа заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом // Транспортное право. - 2010. - № 8. - С. 4.

² Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01. 2003. - №2. - Ст.170.

подходит для современной модели рыночных отношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом по следующим основаниям:

– Во-первых, на грузоотправителя возлагается обязанность по предоставлению перечисленных документов до передачи груза перевозчику, т.е. до момента заключения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Наличие этой обязанности позволяет говорить о том, что момент заключения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в законодательстве представлен неоднозначно.

– Во-вторых, в законодательстве не определено соотношение данных документов между собой, а также с реальной моделью договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.¹

Судебная практика при разрешении споров о заключенности договоров перевозки грузов исходит из того, что даже при наличии письменного текста договора, но при отсутствии таких доказательств, как транспортные накладные, договор может быть признан незаключенным.

Так, анализируя мотивировочную часть постановления Седьмого Арбитражного Апелляционного Суда «По делу о взыскании задолженности за перевозку груза по договору оказания транспортных услуг и неустойки» по делу № А27–12506/2009, вызывают вопрос следующие строки: «... Как следует из материалов дела и правильно установлено судом первой инстанции, договор от 23 сентября 2015 года не содержит существенных условий о количестве, виде транспорта, маршруте перевозки, сведений о грузе.

Учитывая реальную природу договора перевозки, доказательства фактического совершения сторонами действий по перевозке груза в материалы дела не представлены... Транспортные накладные, подтверждающие данный факт, отсутствуют...

¹ Соловьева М.А. Заключение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии: сравнительно-правовой опыт // Транспортное право. - 2012. - № 4. - С 3.

Таким образом, договор от 23 сентября 2015 года является незаключенным, апелляция жалоба в указанной части отклоняется за необоснованностью».¹

Аналогичную позицию можно наблюдать при рассмотрении дела №А27–17273/2016 Седьмым Арбитражным Апелляционным Судом: «...основными транспортными документами при перевозке грузов на железнодорожном транспорте является товарно–транспортная накладная. Истцом при предъявлении иска не представлена транспортная накладная, позволяющая установить факт заключения сторонами договора перевозки (ст. 785 ГК РФ, ст. 25 УЖТ РФ)».²

Вышеописанное говорит о том, что налицо явное противоречие между реальной моделью договора перевозки грузов железнодорожным транспортом и осуществляемым на практике процессом заключения договора.

Данная проблема ведет к созданию неопределенности по поводу определения момента заключения договора и о характере договора перевозки грузов железнодорожным транспортом (является ли договор реальным или консенсуальным).

На наш взгляд необходимо привести к единому мнению понимание природы и специфики данного вида транспортных договоров как законодателем, так и правоприменителем, для устранения проблем, которые возникают в ходе осуществления транспортной деятельности в Российской Федерации.

¹ Постановление Седьмого Арбитражного Апелляционного Суда от 26.01.2015 № 07АП-10564/15 по делу № А27-12506/2015 «О взыскании задолженности за перевозку груза по договору оказания транспортных услуг и неустойки» // СПС «КонсультантПлюс».

² Постановление Седьмого Арбитражного Апелляционного Суда от 18 февраля 2016 г. № 07АП-411/16 по делу № А27-12506/2015 «О взыскании задолженности за перевозку груза по договору оказания транспортных услуг и неустойки» по делу // СПС «КонсультантПлюс».

2.3. Субъектный состав договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

Как известно, содержание любого гражданского правоотношения составляет взаимодействие их участников, которое осуществляется в соответствии с их субъективными правами и обязанностями.

Согласно п. 1 ст. 785 ГК РФ по общей конструкции договора перевозки груза 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.¹

Обязательными сторонами в договоре перевозки груза являются грузоотправитель и перевозчик.

На сегодняшний день перевозчиком, согласно п. 1 ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте» и ст. 2 УЖТ РФ, может быть юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить вверенный ему отправителем груз, а также выдать груз управомоченному на его получение лицу (получателю).²

В ст. 12 ФЗ «О железнодорожном транспорте» закреплены основные требования, которые предъявляются к перевозчику.

Перевозчик обязан:

1) иметь лицензии на осуществление всех подлежащих лицензированию в соответствии с федеральным законом видов деятельности при осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа или грузобагажа;

¹ Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5, - Ст. 410.

² Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. №30 (ред. от 01.07.2010 г.) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. - № 1. - 2010.

2) владеть железнодорожным подвижным составом для осуществления перевозок на праве собственности или ином праве; иметь квалифицированных работников;

3) заключить договор об оказании услуг локомотивной тяги, если перевозчик не имеет локомотива;

4) заключить соответствующие договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры (за исключением случаев, если перевозчик осуществляет перевозки в пределах принадлежащей ему инфраструктуры).¹

При ситуации перевозки грузов, в прямом железнодорожном сообщении и с участием нескольких владельцев инфраструктур перевозчик до заключения договора перевозки обязан уже иметь заключенные договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры и согласовать такую перевозку со всеми владельцами инфраструктур, которые участвуют в осуществлении перевозки, а при отсутствии собственных локомотивов обязан иметь договоры об оказании услуг локомотивной тяги на весь путь следования грузов.

Таким образом, в настоящее время, актуально мнение, что помимо перевозчиков, грузоотправителей, обязательными участниками обязательства по перевозке груза (но не сторонами и, ни в коем случае не субъектами) являются владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Ведь именно с владельцем инфраструктуры перевозчик обязан заключить договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры, за исключением тех ситуаций, когда перевозчик выполняет перевозки в пределах принадлежащей ему инфраструктуры.

По своей правовой природе такое соглашение признается консенсуальным, взаимным, возмездным, срочным, публичным, двусторонне–обязывающим и обязательным для заключения обеими сторонами. Кроме того

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)// под ред. Егизарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, - 2013. – С.84.

по способу заключения этот договор относится к категории договоров присоединения.

Следует отметить, что правило, по которому перевозчик при отсутствии собственного локомотива обязан заключить договор об оказании услуг локомотивной тяги с владельцем соответствующей инфраструктуры, вызвало в юридической литературе неоднозначные мнения.

К примеру, В.В. Витрянский считает, что в данном договоре отсутствуют признаки договора перевозки, а налицо договор транспортной экспедиции и относит договор об оказании услуг локомотивной тяги к разновидности договора перевозки, исключаящего «квалификацию данных правоотношений в качестве договора об оказании возмездных услуг»¹.

Однако с такой позицией достаточно трудно согласиться, поскольку в данных правоотношениях сочетаются арендные и подрядные отношения, поэтому возможно отнесение этого договора к договорам об оказании возмездных услуг.

Все вышесказанное позволяет смело говорить о том, что договор перевозки грузов на железнодорожном транспорте заключается с транспортной организацией пункта отправления груза, которая должна быть филиалом открытого акционерного общества (далее – ОАО) «Российские железные дороги» и выступающей от имени общества.

Рассматривая состав субъектов договора железнодорожной перевозки грузов, как обязательный элемент любого гражданско-правового договора нужно отметить, что в указанном договоре, довольно часто участвует еще одна сторона – грузополучатель, в случаях, когда отправитель и получатель не совпадают в одном лице.

Правовое положение грузополучателя как независимого субъекта договора перевозки грузов железнодорожным транспортом является весьма

¹ Витрянский В.В. Договор перевозки.- М: Статут, 2013. - С. 116.

специфичным и на эту особенность указывали и продолжают обращать внимание многие ученые–правоведы.

Специфика правового положения получателя груза состоит в том, что он хотя и не участвует в заключении договора, не подписывает его, но на определенном этапе исполнения договора приобретает определенные права и обязанности.

Например, грузополучатель обязан принять и вывезти груз, прибывший в его адрес; он имеет – право отказаться от приема поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования его по первоначальному назначению. Грузополучатель вправе требовать с перевозчика уплаты штрафа за просрочку доставки груза; вправе считать груз утраченным и требовать соответствующего возмещения, если этот груз не был выдан грузополучателю

В современной юридической науке существует несколько различных концепций, касающихся правового положения грузополучателя в договоре перевозки груза.

Однако на сегодняшний день господствует теория, согласно которой получатель является третьим лицом, в пользу которого заключен договор.

В гражданско–правовой науке выделяют следующие концепции:

1. По общему правилу, грузополучатель – это организация, состоящая с грузоотправителем в договорных отношениях (например, договор поставки, купли–продажи и т.д.). Однако грузоотправитель при заключении договора перевозки выступает лишь от своего имени, т.е. его контрагент по поставке (договору купли–продажи) в этом не участвует. Такое развитие отношений и привело к тому, что ряд цивилистов признают грузополучателя третьим лицом, в пользу которого заключен договор.¹

¹ Витрянский В.В. Договор перевозки.- М: Статут, 2013. - С. 113.

2. То обстоятельство, что перевозка грузов направлена на осуществление исполнения какого-либо другого договора (поставки, купли-продажи и т.д.), т.е. в случаях, когда у грузоотправителя и грузополучателя имеются общие интересы. Это дало возможность некоторым ученым посчитать обязательство по перевозке обычным двусторонним договором, где грузоотправитель и грузополучатель являются одной стороной в договоре перевозки, а перевозчик – другой стороной.¹

3. Договор перевозки иногда называют договором особого рода, т.е. таким договором, в котором грузополучатель имеет статус самостоятельного субъекта (иногда его называют услугополучателем), а не третьего лица или стороной единой с отправителем груза².

4. Ряд ученых считает договор железнодорожной перевозки грузов классическим трехсторонним договором, в котором все участники обладают отличными друг от друга правами, так и обязанностями.³

Подводя черту, отметим, что по поводу правовой природы договора перевозки груза существует несколько научных концепций, имеющих в своей основе различные подходы к определению субъектного состава, а, следовательно, и к содержанию данного договора.

Такая неопределенность стала возможной благодаря расхождению между идеальной моделью договора перевозки груза железнодорожным транспортом и практическими аспектами реализации указанных норм в гражданском обороте.

¹ Смирнов В.Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки. - Спб.:Астрель, 2012.- С. 143.

² Егорова М.А. Коммерческое право: Учебник. - М.:Статут, 2013. – С 108.

³ Егизаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012. - С. 218.

2.4. Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом

С достаточной долей условности правоотношения, возникающие из договора перевозки груза железнодорожным транспортом можно разделить на несколько стадий.

К первой стадии следует отнести комплекс прав и обязанностей перевозчика и отправителя по договору перевозки.

Во вторую будут входить права и обязанности перевозчика и грузополучателя, которые вытекают из факта приема груза к перевозке и, что более востребовано на практике выдачи груза (подачи вагонов, контейнеров и т.д. под выгрузку).

Ни одна из описанных стадий обязательства перевозки не будет существовать одна без другой.

Юридические факты, обуславливающие возникновение обязательства перевозки, развиваются последовательно в ходе развития транспортного обязательства, вызывая юридические последствия в виде субъективных прав и обязанностей до накопления всех юридических фактов (представление отправителем заявок, подачу подвижного состава и принятие их отправителем, погрузку груза и предъявление вместе с накладной к перевозке) и завершения фактического состава.¹

При наличии факта принятия заявки грузоотправителя, как это закреплено в п. 1 ст. 791 ГК РФ, происходит обязанность перевозчика подавать под погрузку исправные в техническом и коммерческом отношении вагоны или контейнеры, а также обязанность грузоотправителя предъявлять соответствующие грузы к перевозке.²

¹ Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012. - С. 220.

² Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

Грузоотправитель на стадии предъявления груза к перевозке должен указать в накладной массу груза. При предъявлении тарных и штучных грузов нужно сделать пометку также и о количестве грузовых мест.

Определение общей массы перевозимого груза производится железными дорогами при осуществлении погрузки в местах общего пользования, грузоотправителями – при погрузке в местах необщего пользования согласно ст. 26 УЖТ РФ.

В соответствии со ст. 21 УЖТ РФ и п. 8 Правил приема грузов к перевозке¹ отправитель груза должен обеспечить погрузку в вагоны в местах общего и необщего пользования.

Погрузка порожних или загруженных контейнеров в вагоны должна быть обеспеченной перевозчиком, но за счет грузоотправителей с размером ее оплаты, которое устанавливается по соглашению сторон, если иное не предусмотрено законодательством России.

Погрузка грузов в контейнеры в местах общего и не общего обеспечивается грузоотправителями.

Грузоотправитель, в соответствии со ст. 24 УЖТ РФ, предоставляет необходимое оборудование, которое должно быть использовано для погрузки, крепления грузов, материалы, средства пакетирования и иные приспособления.

Установка данных приспособлений при погрузке и снятие их в процессе выгрузки осуществляется грузоотправителями, грузополучателями, перевозчиком либо иными юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Причем по общему правилу, ее будет осуществлять то лицо, которое обеспечивало погрузку и выгрузку (ст. 24 УЖТ РФ).²

Внесение провозной платы и иных платежей является важнейшей обязанностью грузоотправителя. Ее размер устанавливается соглашением

¹ Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. № 39 (ред. от 03.10.2011 г.) «Об утверждении Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом» // Российская газета. - № 37. - 26.02.2004 (Приказ)

² Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)// под ред. Егиазарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.36.

сторон, если иное не установлено транспортным законодательством (ст. 790 ГК).

Плата за перевозку груза и иные причитающиеся платежи перевозчику подлежат уплате грузоотправителем, как правило, до момента приема груза к перевозке, если иное не установлено УЖТ РФ, либо соглашением сторон.¹

Таким образом, можно наблюдать классические взаимные правоотношения, когда к обязанностям каждой из сторон корреспондируют права другой стороны. Ярким примером может служить ситуация, когда перевозчик, кроме права потребовать получения платы за перевозку, наделен правом на проверку правильности сведений в накладной о свойствах и характеристиках сдаваемого к перевозке груза, если имеется основание предполагать, что объявленная ценность имеет завышение по отношению к действительной стоимости груза; право на отказ от договора перевозки скоропортящихся грузов, в случае, если будет явно установлена невозможность обеспечить доставку их в обозначенные сроки.²

Доставка груза – это первостепенная обязанность перевозчика.

Для того чтобы ее исполнить необходимо соблюдение нескольких составляющих:

- соблюдения предусмотренного срока доставки,
- обеспечение сохранности перевозимого груза.

После принятия к перевозке груз хранится на станции отправления, а также в процессе транспортировки бесплатно.

После прибытия груза в пункт назначения он должен храниться бесплатно в течение времени, которое устанавливается типовыми правилами или соглашением сторон, а по истечении этого периода времени – за плату.

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

² Стригунова Д.П. Обязанности сторон обязательства по перевозке груза // Современное право. - 2013. - № 4.- С 9.

В соответствии с положениями ст. 791 ГК РФ¹, ст. 20 УЖТ РФ,² п. 7 Правил приема грузов³, перевозчик обязан подавать под погрузку исправные, внутри и снаружи очищенные от остатков ранее перевозимых грузов, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления, за исключением несъемных приспособлений для крепления. Техническая исправность вагонов, контейнеров, во всех случаях определяется и обеспечивается железнодорожным транспортом.⁴

Обязанности по определению пригодности контейнеров, вагонов в коммерческом отношении для перевозки конкретного груза или партии грузов могут быть возложены на грузоотправителя или железнодорожного перевозчика в зависимости от того, кто из них осуществлял погрузку грузов в такие вагоны.

Коммерческая пригодность контейнеров во всех случаях определяется грузоотправителем. Если грузоотправителем обнаруживается, что поданные железной дорогой вагоны, контейнеры непригодны в коммерческом отношении для перевозки конкретного груза, то он имеет право отказаться от предложенного подвижного состава.

Факт непригодности вагонов под перевозку груза оформляется актом общей формы, который подписывается представителями перевозчика и грузоотправителя. В этом случае перевозчик должен подать взамен вагонов, контейнеров, от которых отказался грузоотправитель, исправные, пригодные для перевозки соответствующих грузов вагоны, контейнеры.

¹ Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В.Крашенинникова. – М.: Статут, 2013. – С.323.

² Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный) // под ред. Егiazарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.54.

³ Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. № 39 (ред. от 03.10.2011 г.) «Об утверждении Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом» // Российская газета. - № 37. - 26.02.2004 (Приказ).

⁴ Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

Вагоны, которые признаны непригодными из количества поданных, подлежат исключению из общего числа вагонов (контейнеров), подлежащих подаче, и плата за их использование не начисляется.

Если при перевозке произошла утрата, недостача, повреждение (порча) груза вследствие того, что он был погружен грузоотправителем в коммерчески непригодный вагон (контейнер), от погрузки в который грузоотправитель не отказался, железная дорога может быть освобождена арбитражным судом от ответственности за несохранность этого груза.

В качестве примера из практики приведем постановление Пятнадцатого Апелляционного Арбитражного Суда по делу № А53–12305/2012:

«...в силу статьи 20 Устава железнодорожного транспорта техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик...Пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретного груза, отсутствие внутри вагонов, контейнеров постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, за исключением последствий атмосферных осадков в открытых вагонах, а также особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров, влияющие на состояние грузов при погрузке, выгрузке и перевозке) для перевозки указанного груза определяется грузоотправителями ... решение мотивировано тем, что погрузка груза произведена грузоотправителем, обязанность по проверке его коммерческой пригодности для перевозки мелочи коксовой возложена на него, перевозчик по не зависящим от него причинам не мог предотвратить или устранить обстоятельства, приведшие к недостаче груза».¹

Грузоотправитель может быть, и чаще всего освобождается, от ответственности только в случае, когда ему удастся доказать вину железной дороги в недостаче, утрате, повреждении (порче) груза.

¹ Постановление Пятнадцатого Арбитражного Апелляционного Суда от 14.03.2014 № 15АП-19221/2013 по делу № А53-12305/2012 «О взыскании убытков, причиненных утратой груза» // СПС «КонсультантПлюс».

В.В. Витрянский к схожим правовым ситуациям предлагает применять принцип смешанной ответственности¹.

Позиция В.В. Витрянского является наиболее аргументированной и предпочтительной, поскольку полностью соответствует общим началам гражданской ответственности по обязательствам. На грузополучателя при получении им груза железнодорожным законодательством возложена совокупность действий, входящих в систему обязательства по перевозке грузов:

- выполнение обязанностей по приему груза,
- право требования по отношению к полноте и качеству доставленного груза,
- право требования по отношению срокам доставки груза, выгрузке контейнера, вагона и т.д.,
- организации такой выгрузки,
- очистке подвижного состава и т.д.

Грузополучатель должен оплатить дополнительные сборы, а в случае необходимости возместить убытки, которые возникли в процессе перевозки.

Так, приходим к выводу, что без грузополучателя обязательство по перевозке груза никогда в реальной жизни не может быть исполнено надлежащим образом.

По поводу правовой природы определенных обязанностей грузополучателя в науке существуют различные суждения:

- обязанности грузополучателя возникают не из договора, а из императивных норм.
- обязанности грузополучателя носят договорный характер.
- транспортным законодательством установлена обязанность получателя принять от перевозчика доставленный в его адрес груз, и при этом подчеркивается отсутствие конкретной оценки этой теории.

¹ Витрянский В.В. Договор перевозки. – М.: Статут, 2013. - С. 89.

Ряд цивилистов поддерживает это мнение, и дают ему правовое обоснование. А другая категория авторов относится негативно к нормам транспортного законодательства, обязывающим получателя принимать от перевозчика доставленные в их адрес грузы.

Совершение операции по выдаче и приемке грузов завершается исполнением договора перевозки грузов. Прибывший в адрес получателя груз должен быть принят получателем, а в определенных случаях и вывезен со станции.

Как писал В.Т. Смирнов: «Одной из обязанностей перевозчика по договору перевозки является выдача груза в пункте его назначения уполномоченному 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, сопутствующих выдаче груза, и до исполнения которых получатель не может принять прибывший в его адрес груз¹.

К ним относятся:

а) информационная обязанность – сообщить грузополучателю о прибытии груза;

б) обязанность подачи перевозочных средств под выгрузку, если выдача груза осуществляется не через склад транспортной организации.

С выдачей груза прекращается обязательство по перевозке, а при наличии к тому оснований возникает охранительное правоотношение – наступает ответственность перевозчика за ненадлежащее исполнение договора перевозки». Получение груза должно быть надлежащим образом оформлено, т.е. лицо, получающее груз, расписывается в дорожной ведомости.

¹ Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения.// - Ленинград: Изд. ЛГУ, 1978. - С. 66. – цитата по Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.:Юстицинформ, 2012. - С. 85.

Одновременно с распиской в дорожной ведомости указывается дата выдачи груза, номер и дата доверенности, и т.д.¹

Надлежащее исполнение обязательства перевозки в себя включает в себя своевременную доставку груза на станцию назначения и выдачу его грузополучателю. По общему правилу, согласно ст. 792 ГК, перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, предусмотренные транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков – в разумный срок. Конкретные сроки доставки грузов при перевозках железнодорожным транспортом, а также порядок их исчисления применительно к различным видам железнодорожных перевозок, установлен Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.²

В связи с тем, что в современном российском законодательстве отсутствуют реальные не только правовые, но и экономические рычаги воздействия на грузополучателя при отказе от принятия груза, а также для устранения существующей неопределенности в правоотношениях участников обязательства по перевозке груза представляется необходимым внести изменения в гл. 40 ГК РФ, дополнив ее статьей «непринятый груз» с обязательным условием об установлении определенного конкретного срока (например, 10–15 суток), в течение которого грузополучатель обязан принять поступивший груз. В противном случае необходимо предусмотреть определенную законную неустойку для оптимизации данных правоотношений.

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)//под ред. Егиазарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.99.

² Федеральный закон от 27.02.2003 г. № 29-ФЗ (ред. от 21.11.2011 г.) «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства РФ. – 15.03. 2003. - №3. - Ст.110.

Глава 3. Прекращение и ответственность сторон по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом

3.1. Основания прекращения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

Фактами доставки и выдачи груза, поступившего к грузополучателю, завершается исполнение всякого обязательства по перевозке.

В зависимости от того, каким образом оно было прекращено: в точном соответствии с его условиями договора по перевозке грузов или нет, корректно говорить об исполнении, или при изменении его содержания, следует необходимость вести разговор об обязанности стороны возместить ущерб. Выдача груза является моментом, с наступлением которого прекращается ответственность перевозчика.

В связи с этим ключевую значимость имеет момент, с которого выдача груза считается оконченной.

Момент выдачи груза в правовой науке определяется в зависимости от места, где эта операция выполняется, и от того, кто осуществляет выгрузку:

– При перевозках грузов в контейнерах, выдача перевозчиком контейнера на железнодорожном транспорте прекращается в момент передачи груза шоферу автотранспортного предприятия или иного транспортного предприятия.

– При перевозке грузов в вагонах на подъездной путь грузополучателя обязательство по выдаче груза считается выполненной в момент передачи этого вагона приемосдатчиком грузополучателю и получению подписи, удостоверяющей факт приема.

– При поступлении грузов в порты, пристани, на пути общего пользования – при передаче груза представителю получателя, или самому грузополучателю, при его аналогичной подписи в транспортных документах¹.

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)//под ред. Егизарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.82.

Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, кроме ситуаций, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования (ст. 36 УЖТ РФ).

В ст. 45 УЖТ РФ предусмотрено, что, если груз прибыл по истечении установленного договором срока, грузополучатель может получить его при условии возврата перевозчику суммы, которая была получена им ранее за утрату груза.¹

Таким образом, на железнодорожном транспорте грузополучатель может в любом случае получить найденный груз, возвратив полученную в качестве компенсации сумму за его утрату.

Грузы, прибывшие в исправном транспортном средстве с неповрежденными запорно-пломбировочными устройствами грузоотправителя, должны быть выданы грузополучателю без дополнительной проверки количества мест, состояния и веса груза и иных характеристик груза.

В ином случае перевозчик по требованию получателя и с его участием, либо с участием его представителя, или по собственной инициативе должен вскрыть транспортное средство, произвести проверку количества мест, веса и состояния груза.

При необходимости удостоверить несоответствия, описанные выше, перевозчик с получателем обязан составить или коммерческий акт или акт общей формы.

Различия между указанными документами проявляются в том, что коммерческим актом удостоверяются, как правило, следующие обстоятельства:

- 1) несоответствие между наименованием, весом или количеством груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;
- 2) повреждение и порча груза;
- 3) обнаружение груза без документов или документов без груза;
- 4) возвращение перевозчику похищенного груза из транспортного средства.

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

На практике иногда возникают и иные вопросы, которые связаны с приемкой товара и прямо не урегулированы ни ГК РФ, ни УЖТ РФ.

Но в силу того, что они носят частный характер, следовательно, и не могут быть важны для широкого круга хозяйствующих субъектов, которые столкнулись с подобной ситуацией.

Из судебной практики можно сделать следующий вывод: если внешние признаки несохранности груза (следы доступа и хищения) отсутствуют, составлять коммерческий акт в отношении перевозчика не требуется.

Подтвердить указанные положения можно при помощи постановления Федерального Арбитражного Суда Северо-Западного округа от 19.11.2014г. по делу № А13–2562/2014 «О взыскании убытков, причиненных недогрузом вагонов»: «...Довод истца о бездействии ответчика, выразившемся в необращении последнего к грузоперевозчику за составлением коммерческого акта, суд отклонил как необоснованный, указав, что необходимость обращения грузополучателя к грузоперевозчику за составлением вышеназванного акта отсутствовала по причине прибытия груза в исправных вагонах, без следов доступа и хищения внутри, о чем в железнодорожных накладных ... имеются штампы станции назначения о том, что груз прибыл без признаков утраты, недостачи, порчи или повреждений.

Учитывая, что ООО «Вторметсервис» не предоставлено доказательств, бесспорно свидетельствующих о нарушении целостности вагонов в пути следования в адрес грузополучателя, суд обеих инстанций, руководствуясь Инструкцией о порядке приемки продукции производственно-технического назначения и товаров народного потребления по количеству, утвержденной Постановлением Госарбитража при Совете Министров СССР от 15.06.1965 г. № П–6 и Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 г. № 45 «Об утверждении правил составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом», сделал правильный вывод об

отсутствии оснований для обращения ООО «Северсталь» к грузоперевозчику с требованием о составлении коммерческого акта...».¹

Акт общей формы и другие акты используются для удостоверения иных обстоятельств. Их оформление происходит в порядке, установленном правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

При этом следует помнить, что акт общей формы также может служить доказательственным основанием для ответственности участников договора перевозки грузов. Им удостоверяются такие обстоятельства, которые либо не требуют составления коммерческого акта.

Акт общей формы составляется во всех случаях, предусмотренных правилами составления актов, так и во всех иных случаях, когда того требуют иные обстоятельства дела. Отказ в составлении акта общей формы грузоотправитель или грузополучатель вправе обжаловать в установленном порядке.

Кроме того нередко на практике для удостоверения юридически важных фактов используется совместное составление как коммерческой, так актов общей формы.

В подтверждение указанной позиции можно назвать постановление Федерального Арбитражного Суда Северо-Западного округа от 05.06.2013 по делу № А56-43127/2012 «О взыскании штрафа за искажение сведений в транспортной железнодорожной накладной, где: «...частично взыскивая в пользу перевозчика штраф за искажение сведений в транспортной железнодорожной накладной, суд в порядке статьи 785 ГК РФ, статей 98, 119 УЖТ РФ установил, что несоответствие сведений о перевозимом грузе, содержащихся в железнодорожной накладной, фактически перевезенному грузу должно быть подтверждено как коммерческим актом, так и актом общей формы...».²

¹ Постановление Федерального Арбитражного Суда Северо-Западного округа от 19.11.2014 по делу № А13-2562/2014 «О взыскании убытков, причиненных недогрузом вагонов» // СПС «КонсультантПлюс».

² Постановление Федерального Арбитражного Суда Северо-Западного округа от 05.06.2013 по делу № А56-43127/2012 «О взыскании штрафа за искажение сведений в транспортной железнодорожной накладной» // СПС «КонсультантПлюс».

Помимо коммерческого акта и акта общей формы практики выделяют акт о техническом состоянии транспортного средства, который должен быть составлен в день обнаружения неисправности вагона, контейнера или всего подвижного состава и никак не позднее дня составления коммерческого акта.

Анализируя вышесказанное, отметим, что российским железнодорожным законодательством предусмотрено несколько способов исполнения обязательства: непосредственно добровольное исполнение и, в случае нарушения обязательств – об ответственности за такие нарушения. Немаловажное значение для определения таких фактов, как время передачи груза грузополучателю, а соответственно и срока с истечением которого прекращается ответственность перевозчика является момент выдачи груза перевозчиком. На практике, чаще всего спорные правовые ситуации возникают именно по этому поводу. Для урегулирования данных разногласий и для удостоверения юридически важных фактов используются коммерческие акты, акты общей формы и иные акты, которые составляются грузополучателем и перевозчиком совместно.

В связи с вышесказанным, возникают вопросы, касающиеся целесообразности удостоверения фактов путем совместного составления коммерческого акта и акта общей формы. Поэтому считаем необходимым на законодательном уровне устранить данное несоответствие, и привести правоприменительную практику в соответствии с нормами современного транспортного законодательства.

3.2. Ответственность грузоотправителя, грузополучателя по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом

В российском современном динамично развивающемся транспортном железнодорожном законодательстве с постоянно изменяющимися правилами правового регулирования перевозок грузов активно модернизируются

положения об ответственности за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов¹.

Правила об ответственности отправителя и получателя груза содержатся в основной своей массе в УЖТ РФ. Ответственность предусмотрена за несоблюдение норм, чаще всего ассоциируется с такими фактами нарушений как: превышение грузоподъемности (перегруз) вагонов и контейнеров, их простой, несоблюдение условий по очистке вагонов либо снятии с них креплений для грузов, установленных сроков погрузки и выгрузки, когда обязанность осуществления таких операции возложена на отправителя и получателя груза.

На практике ответственность отправителей и получателей, установленная действующим железнодорожным законодательством, чаще всего возникает в рамках их обязательств, вытекающих из принятой перевозчиком заявки на подачу транспортных средств, договоров об организации перевозок, на эксплуатацию подъездных путей, подачу и уборку вагонов и др., а не непосредственно договора перевозки. Причем основное отличие от общегражданской имущественной ответственности, предусмотренной при наличии вины (ст. 401 ГК)², ответственность за невыполнение заявки при перевозках грузов на железнодорожном транспорте наступает не только за вину, но и за случай.

Прежде всего, отправители и получатели груза несут ответственность за несвоевременные расчеты с перевозчиком за перевозку груза, которая выражается в уплате процентов (ст. 395 ГК).

Отправитель груза также отвечает за неверное указание в транспортном документе сведений о грузе, которое снижает стоимость перевозки или влияет на безопасность железнодорожного транспорта, за отправление запрещенного к

¹Боровик И. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2011.- С. 70.

² Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части первой (постатейный) // под ред. А.П. Сергеева. – М.: Проспект, 2013. – С.92.

перевозке груза, нарушение требований правил перевозок, таможенных правил, которое привело к задержке транспортных средств органами государственного контроля, за повреждение им транспортных средств, за отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров и т.д.

Ответственность грузовладельцев в одних правовых ситуациях характеризуется штрафом, в других – предусмотрено возмещение убытков перевозчику. Например, при несвоевременном вывозе грузов со станции назначения с грузополучателя взыскивается повышенная плата за хранение.

Вина третьих лиц, повлиявшая на невыполнение заявки и другие возможные причины, не снимают имущественной ответственности с грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов.

Ст. 94 УЖТ РФ по размеру санкций, применимых в случае невыполнения заявки на перевозку грузов, ставит обе стороны – грузоотправителя и перевозчика – в равное положение. Как к грузоотправителю, так и к перевозчику за совершенное правонарушение применяются равные санкции.

Ст. 19 УЖТ РФ предусмотрено, что грузоотправители, грузополучатели несут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с происшедшими по их вине аварийными ситуациями.¹

Тем не менее, необходимо отметить, что законодателем в ст. 116 УЖТ РФ предусмотрены обстоятельства, позволяющие грузоотправителю избежать ответственности за невыполнение обязательств по заявкам на перевозку грузов.

Условно разделим их на несколько групп:

1) действие непреодолимой силы и военные действия. Непреодолимая сила всегда является чрезвычайным и непредотвратимым в конкретных условиях событием (например, землетрясения, наводнения, пожары и т.д.).

Для того чтобы грузоотправитель мог быть освобожден от ответственности, он должен доказать следующее:

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный) // под ред. Егизарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.22.

– наличие причинно–следственной связи между указанными событиями и утратой или повреждением груза;

– доказательства свидетельствующие о том, что им и его работниками были предприняты все разумные меры к обеспечению сохранности перевозки груза.

Под военными действиями понимаются действия, осуществляемые государством, которое находится в состоянии войны. Специфика проявляется в том, что ограничение ответственности возможно лишь тогда, когда военные действия и факт невыполнения принятых к исполнению заявок имеют явную причинно–следственную связь между ними.¹

2) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, в порядке, установленном ст. 29 УЖТ РФ.

Прекращение или ограничение погрузки грузов допускается только в исключительных случаях по решению в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта немедленным извещением Правительства Российской Федерации (ст. 29 УЖТ РФ), соответствующих перевозчиков и владельцев инфраструктур.

3) иные случаи, предусмотренные УЖТ РФ.²

К обстоятельствам, отнесенным к третьей группе можно отнести:

– Во–первых, аварию у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности независимо от срока ее прекращения.³

– Во–вторых, такими обстоятельствами признаются случаи неиспользования вагонов, контейнеров, поданных грузоотправителю сверх

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный) // под ред. Егиазарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.41.

² Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

³ Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. №30 (ред. от 01.07.2010 г.) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. - № 1. - 2010.

указанных в принятой заявке без предварительного согласия грузоотправителя.¹

–В–третьих, грузоотправитель не может отвечать за невыполнение заявки, если он выполнил ее в тоннах, когда отгрузка установлена в вагонах и тоннах, т.е. отгрузил весь тоннаж груза, указанный в заявке на перевозку.

Кроме того, необходимо отметить, что он освобождается от ответственности, если в результате уплотненной загрузки вагонов, контейнеров используется их меньшее количество, чем предусмотрено заявкой.

В отличие от ранее действующих уставов уплотненная загрузка в соответствии со ст. 116 УЖТ РФ допускается только по согласованию с перевозчиком.²

Предположительно, эта новелла введена законодателем, для недопущения загрузки вагонов, контейнеров сверх их грузоподъемности.³

К такому выводу приводит нас постановление Третьего Арбитражного Апелляционного Суда от 11 марта 2014 г. по делу № А33–18731/2013 «О взыскании штрафа за превышение грузоподъемности вагона», в котором указывается, что: «... если масса груза, в том числе перевозимого навалом или насыпью, определенная грузоотправителем, не соответствует массе груза, определенной грузоперевозчиком путем взвешивания, при отсутствии соглашения об согласовании грузоотправитель несет ответственность за искажение сведений о массе груза только тогда, когда погрузка груза до полной вместимости вагонов, контейнеров повлекла за собой превышение их допустимой грузоподъемности...».⁴

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01. 2003. - №2. - Ст.170.

² Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012. - С. 122.

³ Лазарева Л.И. Правовое регулирование безопасности при перевозке грузов // Транспортное право. – 2012. - № 3. - С 17.

⁴ Постановление Третьего арбитражного апелляционного суда от 11.03.2014 по делу № А33-18731/2013 «О взыскании штрафа за превышение грузоподъемности вагона» // СПС «КонсультантПлюс».

Помимо правовых норм, которые в полной мере освобождают грузоотправителя при определенных обстоятельствах от ответственности за невыполнение заявок на перевозку грузов на железнодорожном транспорте, существует норма, которая освобождает грузоотправителя от ответственности лишь частично.

Так, например, при осуществлении железнодорожных перевозок грузов, в случаях, когда грузоотправитель предупредит станцию о неиспользовании транспортных средств не менее чем за двое суток до дня отгрузки, сумма штрафа уменьшается на одну треть (ст. 94 УЖТ РФ).¹

Подводя итог данному параграфу, отметим, что основной массив норм права, предусматривающих ответственность грузоотправителя, грузополучателя сосредоточен в УЖТ РФ.

Ответственность грузовладельцев в одних правовых ситуациях характеризуется штрафом, в других – предусмотрено возмещение убытков перевозчику. Специфика ответственности грузоотправителя и грузополучателя на железнодорожном транспорте состоит в том, что она предусмотрена не только за вину, но и за случай.

Кроме того, могут быть применены такие способы защиты, как: восстановление положения, которое существовало до нарушения права (ремонт поврежденных вагонов за счет лица, ответственного за причиненное повреждение либо уплата штрафа в размере пятикратной стоимости повреждения вагонов, по ценам на момент повреждения).

Помимо уплаты штрафа грузоотправители, грузополучатели, обязаны возместить убытки, понесенные железной дорогой вследствие такого повреждения, в части, не покрытой штрафом. Указанный штраф подлежит взысканию в безакцептном порядке, на основании ст.124 УЖТ РФ. Для

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01. 2003. - №2. - Ст.170.

взыскания убытков предусмотрен порядок обращения с иском в Арбитражный Суд.¹

3.3. Ответственность перевозчика по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом

Специфика ответственности перевозчика заключается в том, что она предусмотрена в следующих случаях:

- Во-первых, за неподачу транспортных средств под погрузку;
- Во-вторых, за несохранность грузов и за нарушение сроков по доставке грузов.

Для наглядности рассмотрим сначала ответственность перевозчика, предусмотренную за неподачу транспортных средств под погрузку.

Как известно из курса гражданского права, общее правило об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению груза сформулировано в ГК РФ.

Согласно ст. 794 ГК, перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой или иным договором, несет ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.²

Иными словами, законодательно установленные санкции, предусмотренные за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по подаче транспортных средств или предъявлению грузов к перевозке, должны быть закреплены в транспортных уставах и кодексах.

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)// под ред. Егiazарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.112.

² Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В.Крашенинникова. – М.: Статут, 2013. – С.238.

Так, согласно ст. 94 УЖТ РФ¹, за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов железная дорога при неподаче вагонов, контейнеров в установленное время либо при подаче под погрузку вагонов, контейнеров, непригодных для перевозки грузов, несет имущественную ответственность в виде штрафа в следующих размерах:

– в отношении грузов, перевозка которых установлены в вагонах и тоннах, – 0,1 часть минимального размера оплаты труда (далее – МРОТ) за каждую непогруженную тонну груза;

– в отношении грузов, перевозка которых установлена в контейнерах, – 0,5 МРОТ за каждый контейнер массой брутто до 5 т включительно, 1 МРОТ за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 т включительно, двукратного МРОТ за каждый контейнер массой брутто свыше 10 т;

– за неподачу перевозчиком рефрижераторных вагонов, транспортеров в соответствии с принятой заявкой с перевозчика взыскивается штраф в размере 0,2 размера МРОТ за каждую непогруженную тонну груза.²

Важно отметить, что ст. 117 УЖТ РФ содержит особые основания, помимо установленных ГК РФ, которые освобождают железнодорожного перевозчика от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов.

Так, перевозчик освобождается от уплаты штрафа и иной ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов в следующих случаях:

– Во-первых, в случаях, предусмотренных ст. 29 УЖТ РФ, т.е. обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий или

¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)//под ред. Егиазарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, - 2013. – С.113.

² Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

иных независимых от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств, которые препятствуют обыкновенному осуществлению перевозок;¹

– Во-вторых, при неподаче вагонов, контейнеров по причине невнесения грузоотправителем платы за перевозку грузов и иных причитающихся железнодорожному перевозчику платежей за осуществленные перевозки грузов;

– В-третьих, в случаях неподачи под погрузку не принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или от организаций, с которыми последний связан договором, регламентирующим обеспечение такими вагонами, контейнерами.²

Железнодорожный перевозчик также освобождается от имущественной ответственности в случаях задержки грузоотправителем вагонов, контейнеров в связи с их погрузкой, выгрузкой, очисткой и промывкой. Причем он не несет ответственность только в отношении того количества вагонов, контейнеров, которое было задержано грузоотправителем и не может быть подано для погрузки грузов по указанной причине.³

Как уже говорилось ранее, в соответствии со ст. 29 УЖТ РФ вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок грузов, погрузка грузов, грузобагажа, может быть временно прекращена либо ограничена перевозчиком и владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти

¹ Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. №30 (ред. от 01.07.2010 г.) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. - № 1. - 2010.

² Федеральный закон от 10.01. 2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01. 2003. - №2. - Ст.170.

³ Сверчков Я.Н. Специфика договора перевозки груза железнодорожным транспортом // Современное право. - 2011. - № 10. - С 8.

в области железнодорожного транспорта о таком прекращении или ограничении.¹

Кроме того, предусмотрены ситуации ограничения погрузки и перевозки грузов на отдельные железнодорожные станции в связи с нарушением порядка и сроков выгрузки грузополучателями или неприемом вагонов железными дорогами иностранных государств. Такие ограничения устанавливаются соответствующим владельцем инфраструктуры с дальнейшим немедленным уведомлением перевозчиков и федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. При этом, владелец инфраструктуры также незамедлительно информирует об этом иных близлежащих владельцев инфраструктур.

Порядок и способ уведомления перевозчиков устанавливается договором. Перевозчики в письменной форме, если иная форма не установлена соглашением сторон, уведомляют грузоотправителей и заинтересованных грузополучателей о прекращении и об ограничении погрузки и перевозки грузов. Порядок и способ уведомления устанавливается соглашением сторон. Грузоотправители в течение 12 часов после получения от перевозчиков уведомлений обязаны приостановить, а в определенных ситуациях ограничить до установленных размеров погрузку и отправку грузов, грузобагажа в определенных железнодорожных отправлениях.²

Ответственность за неподачу транспортных средств со стороны перевозчика предусмотрена за непредоставление под погрузку вагонов, контейнеров, а со стороны грузоотправителя – в непредъявлении к перевозке груза, неиспользовании поданных вагонов, контейнеров, а также в отказе грузоотправителя от предусмотренных в заявке вагонов, контейнеров.

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

² Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)//под ред. Егизарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.115

Таким образом, ответственность контрагентов по договору грузовой перевозки носит взаимный характер, т.к. грузоотправитель несет имущественную ответственность перед перевозчиком, которому он должен предъявить для перевозки груз, а перевозчик, в свою очередь, несет ответственность перед грузоотправителем, грузы которого он обязан перевезти.

Продолжим рассмотрение данного вопроса, указав основания привлечения к ответственности железнодорожного перевозчика за нарушение обязательства по подаче транспортных средств.

Из содержания ст. 94 УЖТ РФ¹ следует, что нарушение обязанностей со стороны перевозчика может выразиться в следующих разновидностях:

1) Неподачей вагонов, контейнеров под погрузку.

Для того, чтобы выполнить свою обязанность по подаче подвижного состава и контейнеров, перевозчику необходимо подать такое их количество, которое точно соответствовало количественным данным заявки.

Ведь, заявка на железнодорожном транспорте считается невыполненной случае, когда, несмотря на факт своевременной подачи такой заявки грузоотправителем, транспортные средства (тоннаж) в установленные договором сроки не были поданы или были поданы в объеме, меньше, чем тот, который отражен в заявке.²

Следует отметить, что грузоотправитель, который не потребовал от железной дороги восполнения недогруза, тем самым освобождает перевозчика от обязанности по выделению соответствующего количества подвижного состава, контейнеров.

Другое необходимое условие, при наличии которого возможна ответственность по восполнению недогруза – это согласование между

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

² Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. №30 (ред. от 01.07.2010 г.) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. - № 1. - 2010.

перевозчиком и отправителем порядка выделения подвижного состава, контейнеров для восполнения недогруза. Однако в случае, если соглашением между перевозчиком и грузовладельцем порядок выделения подвижного состава, контейнеров не определен, то в этом случае ответственность железнодорожного транспорта за их неподачу полностью исключается¹.

2) Подачей под погрузку неисправных вагонов, контейнеров или вагонов и контейнеров, непригодных для перевозки конкретных грузов.

Согласно п. 1 ст. 791 ГК РФ и ст. 20 УЖТ РФ в обязанность железнодорожного перевозчика входит подача под погрузку исправных, внутри и снаружи очищенных, а при необходимости промытых и продезинфицированных, пригодных для перевозки конкретных грузов вагонов, контейнеров со снятыми приспособлениями, за исключением несъемных.²

Как отмечают А.А. Годовиков и Т.Е. Абова: «Под исправностью вагонов подразумевается прежде всего исправность их в техническом отношении, удовлетворяющая требованиям Правил технической эксплуатации железной дороги. Степень очистки вагонов должна соответствовать требованиям, предусмотренным Правилами очистки и промывки вагонов»³.

При рассмотрении случаев несоблюдения перевозчиком этой обязанности представляется интересной позиция В.А. Егиазарова, который указывает: «С точки зрения юридической квалификации в рассматриваемом случае имеет место ненадлежащее исполнение обязанностей. Но по своим последствиям оно тождественно неисполнению: и в первом, и во втором случае грузоотправитель лишен возможности осуществить предусмотренную заявкой или договором организации перевозок погрузку, что приводит к срыву перевозки груза»⁴.

¹ Калпин А.Г. Новое в правовом регулировании отношений на железнодорожном транспорте. Учебник. – М.: Норма, 2011.- С.145.

² Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)//под ред. Егиазарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.37.

³ Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В.Крашенинникова. – М.: Статут, 2016. – С.229.

⁴ Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012. - С. 240.

Считаем, что такая позиция представляется наиболее верной и имеет немаловажное теоретическое и практическое значение.

Такого подхода придерживается и правоприменительная практика. Согласно постановлению Девятого Арбитражного Апелляционного Суда от 25.11.2013 № 09АП–32212/2013–ГК по делу № А40–34929/13 «О взыскании солидарного возмещения убытков при невыполнении перевозчиком требований, содержащихся в статье 20 Устава железнодорожного транспорта, в статье 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ»: «...требования о взыскании солидарного возмещения убытков удовлетворены, поскольку у истца возникли убытки из-за невыполнения перевозчиком требований, содержащихся в статье 20 Устава железнодорожного транспорта, в статье 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ... перевозчик обязан подавать под погрузку вагоны исправные, годные для перевозки данного груза, техническую пригодность вагонов для перевозки конкретного груза определяет перевозчик, даже погрузка грузоотправителем груза в технически неисправные вагоны не освобождает перевозчика от ответственности за убытки, возникшие в процессе перевозки».¹

Рассматривая такой вид имущественной ответственности, указанный выше, В.Т. Смирнов указывает: «По своей природе такая ответственность является гражданско–правовой. Ее отличает формальный характер: п. 2 ст. 794 ГК РФ устанавливает примерный перечень обстоятельств, при наступлении которых перевозчик или отправитель освобождаются от ответственности за неподачу транспортных средств и их неиспользование (непредъявление груза к перевозке)».²

¹ Постановление Девятого Арбитражного Апелляционного Суда от 25.11.2013 № 09АП–32212/2013–ГК по делу № А40–34929/13 «О взыскании солидарного возмещения убытков при невыполнении перевозчиком требований, содержащихся в статье 20 Устава железнодорожного транспорта, в статье 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ» // СПС «КонсультантПлюс».

² Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. - Ленинград: Изд. ЛГУ, 1978. -С. 66. –цитата по Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.:Юстицинформ, 2012. - С. 245.

Примечательным является постановление Федерального Арбитражного Суда Уральского округа от 31.03.2010 № Ф09–2099/10–С5 по делу № А76–14929/2009–12–601. Так, по делу о взыскании убытков, причиненных нарушением сроков доставки арендованных вагонов, грузополучатель внес арендную плату за дни просрочки доставки порожних вагонов, допущенной по вине перевозчика.

Привлекает внимание аргументация решения: «...в удовлетворении требования отказано, поскольку Уставом железнодорожного транспорта установлена специальная ответственность перевозчика за просрочку доставки не принадлежащих ему порожних вагонов в виде неустойки, а не убытков. Кроме того, условия для применения гражданско–правовой ответственности грузополучателем не доказаны».¹

Как отмечает Н.А. Крутова: «... подобное толкование норм законодательства РФ судом, по сути, является прецедентом для освобождения должника от возмещения убытков в случае, когда сторонами в гражданско–правовом договоре предусмотрен процент по неустойке.»²

Ответственность перевозчика за неподачу вагонов, контейнеров установлена в виде штрафа (ст. 94 УЖТ РФ³) и по размеру санкций грузоотправитель и перевозчик, как уже неоднократно указывалось, находятся в равном положении.

Интересной является теория, по которой безвиновная ответственность железнодорожного перевозчика за данное правонарушение на современном этапе развития законодательства является более аргументированной и предпочтительной.

¹ Крутова Н.А. Заключение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом // Транспортное право. - 2012. - № 11. - С. 3.

² Крутова Н.А. Устав ЖДТ освобождает перевозчика от гражданско-правовой ответственности по убыткам? // Транспортное право. – 2011. - № 3. – С 6.

³ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)//под ред. Егиазарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.107.

В частности В.Т. Смирнов отмечал, что построение ответственности железнодорожного перевозчика за рассматриваемое правонарушение на основании презюмируемой вины будет способствовать совершенствованию ответственности перевозчика за нарушение обязательства по перевозке грузов, исключит ответственность без вины и повысит компенсаторно–восстановительное значение неустойки.¹

Далее для изучения вопросов, касающихся ответственности перевозчика груза анализируем такую группу отношений, как ответственность перевозчика за сохранность грузов и за нарушение сроков при доставке грузов

По–прежнему для транспортного обязательства, урегулированного преимущественно нормами транспортного законодательства, постоянно вступающего в конфликт «...с общегражданским законодательством»², является актуальной имущественная ответственность перевозчика и «острота проблемы относится главным образом к объему ответственности и не касается ее юридической природы», т.к. «центр тяжести ответственности по договору железнодорожной перевозки лежит на железной дороге, ибо именно ее деятельность составляет основное содержание этого договора», а «груз во время нахождения его в пути состоит в полной власти перевозчика»³.

Обеспечение сохранности перевозимого груза является одной из ключевых обязанностей железнодорожного перевозчика, т.е. ответственность за несохранную перевозку вытекает из нарушения перевозчиком возложенных на него договорных обязанностей.

Такое нарушение обуславливает возникновение специфического правоотношения. По аналогии с гражданским законодательством, возможно отметить, что данные правоотношения существуют лишь между кредитором, в

¹ Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения.// - Ленинград: Изд. ЛГУ, 1978. -С. 66. – цитата по Егизаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.:Юстицинформ, 2012. - С. 246.

² Калпин А.Г. Новое в правовом регулировании отношений на железнодорожном транспорте. Учебник. – М.: Норма, 2011.- С. 144.

³ Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В.Крашенинникова. – М.: Статут, 2016. – С.298.

лице грузоотправителя (грузополучателя), и должником (железнодорожным перевозчиком), на основании вытекающего из правомочия грузоотправителя (грузополучателя) права требовать возмещения ущерба и, корреспондирующей обязанности перевозчика по его возмещению, хотя и носящей ограниченный характер.

Такая ограниченная имущественная ответственность железнодорожного перевозчика зачастую вызывает нарекания со стороны грузоотправителей (грузополучателей), поскольку взыскиваемая с дороги сумма за утраченный либо недостающий груз не компенсирует большинства расходов контрагентов, которые возникают в связи с утратой или недостачей груза. Ответственность в транспортных обязательствах рассматривается как ограниченная по объему. Существование такого положения в современный период некоторые авторы объясняют условиями и характером работы транспорта¹.

Другие авторы признают эти ограничения абсолютно не обоснованными, и поэтому подлежащими устранению. Так предлагаются разнообразные пути повышения имущественной ответственности перевозчика, в частности, исключить все, предусмотренные транспортными уставами и кодексами, случаи ограниченной ответственности².

Думается, что можно ставить вопрос о повышении объема имущественной ответственности железнодорожного перевозчика при некотором перечне условий нарушения обязательства перевозки, что стимулировало бы его более бережно относиться к сохранности перевозимого груза.

Рассматривая этот актуальный вопрос, следует отметить, что гражданско-правовая ответственность перевозчика за сохранность перевозимого груза

¹ Морозов С.Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2015.- С. 61.

² Садиков О.Н. Гражданское право России. Общая часть: Курс лекций. - М. Юрист, 2015. – С.530.

базируется на общих принципах гражданской ответственности, закрепленных в гл. 25 ГК РФ.

Однако законодатель, предусмотрев для предпринимательской деятельности более строгую ответственность, наступающую независимо от вины предпринимателя (п. 3 ст. 401 ГК РФ¹), сохраняет на всех видах транспорта ответственность за несохранность груза при наличии его вины, которая предполагается.

В п. 1 ст. 796 ГК РФ термин «вина» не указан, но имеющаяся в данной статье ссылка на обстоятельства, исключаящие имущественную ответственность, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, позволяет утверждать, что его вина презюмируется.²

Этот принцип ответственности железнодорожного перевозчика за несохранность груза конкретизируется в ст. 95 УЖТ РФ, устанавливающей, что перевозчик несет ответственность за сохранность груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам.

Данный принцип в транспортном законодательстве отражен путем установления перечня обстоятельств, при наличии которых ответственность железнодорожного перевозчика не наступает, т.е. для сложения с себя ответственности железная дорога должна доказать, что несохранность груза вызвана не ее виной, а случайными обстоятельствами.³

¹ Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 г. №51-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 05.12.1994. - № 32. - Ст. 3301.

² Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

³ Андреева Л.В. Коммерческое (торговое) право: Учебник. 3-е изд., перераб. и доп.- М.: КНОРУС, 2012. – С 136.

Согласно п. 1 ст. 793 ГК РФ¹, в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке груза стороны несут ответственность не только по нормам ГК РФ, но и нормам УЖТ РФ, а также по договору перевозки грузов.

Следует отметить, что соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика являются недействительными, за исключением случаев, если возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами, кодексами.

В соответствии со ст. 794 ГК РФ², стороны вправе увеличить предусмотренные санкции по обязательству или предусмотреть иную ответственность за нарушения, по которым она не установлена.

Законодатель, устанавливая формулу вины, определил и так называемый «период ответственности перевозчика за несохранность качества перевозимого груза. Этот период включает в себя время с момента принятия груза к перевозке и до выдачи его грузополучателю».³

Ст. 96 УЖТ РФ позволяет сделать вывод, что основаниями ответственности железнодорожного перевозчика за несобранность груза являются:

- 1) утрата;
- 2) недостача или уменьшение веса;
- 3) порча и повреждение груза.

Думается, что груз считается утраченным, если он не только перестал существовать как материальный объект, но получатель лишен фактической возможности его получить и истекли сроки доставки его в пункт назначения.

¹ Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

² Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В.Крашенинникова. – М.: Статут, 2016. – С.220.

³ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)//под ред. Егизарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – С.109.

Думается также, что настало время отказаться от законодательного признания фикции утраты груза и закрепить презумпцию утраты груза. В настоящее время в законодательстве закрепляется фикция утраты груза, существование которой не отвечает интересам грузополучателя. Внесение изменений в законодательство позволит грузополучателю самостоятельно решать вопрос о предъявлении требований к перевозчику о возмещении ущерба или позволить перевозчику осуществлять розыск груза без ограничения во времени, а это, в свою очередь, способствует расширению договорной свободы в указанных правоотношениях.

Под недостатчей (частичной утратой) понимается разница в весе или в количестве груза, который принят к перевозке и выдан получателю по транспортной железнодорожной накладной. Что касается термина «порча», то в юридической литературе неоднократно возникали дискуссии по терминам «повреждение» и «порча» и были предприняты попытки провести грань между повреждением и порчей груза. Например, АХ. Гусаков полагал: «Повреждением считается всякое изменение в качестве груза, которое, не уменьшая количество его, понижает цену и экономическое назначение предмета перевозки. Повреждение груза означает порчу его, которая может иметь место в том случае, если груз во время перевозки подмочен, поломан, разбит, заржавел, засорен или загрязнен»¹.

В соответствии со ст. 96 УЖТ РФ при перевозках грузов железнодорожный перевозчик возмещает ущерб в следующих размерах:

- 1) в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи;
- 2) в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;

¹ Голованов Н.М. Гражданско-правовые договоры. - СПб: Астрель, 2012. - С. 23.

3) в размере объявленной стоимости груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае его утраты;

4) в размере доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, в случае недостачи или повреждения (порчи) груза.¹

Кроме того, железнодорожный перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, возвращают грузоотправителю (грузополучателю) взысканную плату за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если эта плата не входит в стоимость груза (ст. 97 УЖТ РФ). Следует отметить, что в силу общего правила вина должника, допустившего нарушение обязательства, презюмируется и это распространяется на обязательство перевозки грузов, пока должник не докажет обратное.

Регулируя основные положения об ответственности перевозчика за сохранность грузов при перевозках, УЖТ РФ в ст. 95, содержит и перечень обстоятельств, при наличии которых перевозчик освобождается от имущественной ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза.

В юридической литературе существует суждение, согласно которому перечень обстоятельств, освобождающих транспортные организации от ответственности за несохранность перевозимых грузов, является исчерпывающим и расширительному толкованию не подлежит.

Думается, что эта позиция не согласуется с положениями транспортного законодательства, т.к. в тексте ст. 95 УЖТ РФ содержится словосочетание «в

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

частности», что свидетельствует о том, что перечень не является замкнутым, на что уже обращалось внимание в юридической литературе. Определив общие основания ответственности железной дороги, УЖТ РФ перечисляет также особые обстоятельства, освобождающие от ответственности. Они подразделяются на две группы¹.

В первой группе обстоятельств закрепляется презумпция виновности железнодорожного транспорта, где, согласно ст. 95 УЖТ РФ, перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины, в противном случае на него возлагается ответственность за несохранную перевозку.

К этим обстоятельствам относятся:

- причины, зависящие от грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя);
- особые естественные свойства перевозимых грузов;
- недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза, либо применения тары, упаковки, не соответствующих свойствам груза или принятым стандартам, при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути;
- сдача для перевозки груза, влажность которого превышает установленную норму.²

Таким образом, перевозчик должен доказать, что приводимые им обстоятельства в качестве доказательств имели место в действительности, и они явились причиной утраты либо повреждения груза, что соответствует ст. 401 Гражданского кодекса, по которой отсутствие вины доказывается

¹ Садиков О.Н. Гражданское право России. Общая часть: Курс лекций. - М. Юрист, 2015. – С.180.

² Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

лицом, допустившим нарушение обязательств при невозможности ограничиться простой ссылкой на эти обстоятельства.¹

Во второй группе обстоятельств закрепляется презумпция невиновности перевозчика или «доказательственная презумпция (т.е. отсутствие вины железной дороги предполагается)».

Так, в ст. 118 УЖТ РФ содержатся обстоятельства, которые освобождают железную дорогу от ответственности за несобранность груза при перевозке, когда бремя представления доказательств вины перевозчика возлагается на грузоотправителя или грузополучателя при получении груза в пункте назначения.

К указанным обстоятельствам относятся:

– прибытие груза в пункт назначения в технически исправном вагоне, контейнере, с исправными запорно–пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо в исправных вагоне, контейнере без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза;

– недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза в открытом подвижном составе;

– перевозка груза, грузобагажа осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя), а недостача груза, грузобагажа не превышает норму естественной убыли.²

¹ Бобровская Л.Н. Ответственность перевозчика за несохранность груза при железнодорожных перевозках // Транспортное право. - 2012. - № 1. - С 6.

² Мухаев Е.О. Прямые смешанные грузоперевозки: некоторые проблемы правового регулирования // Транспортное право. - 2012. - № 3. - С 10.

Перевозчик несет в указанных случаях ответственность за несохранность груза лишь в том случае, если будет доказано обратное.¹

Продолжая рассуждать о специфике ограниченной имущественной ответственности железнодорожного перевозчика, отметим, что некоторые отечественные ученые высказывают соображение о необходимости тщательной ревизии норм, устанавливающих ограниченную ответственность перевозчика, в целях сведения ее к минимуму и сохранения лишь в тех обязательствах, где это вызывается экономическими, правовыми и техническими соображениями.

Представляется, что эта позиция является достаточно оптимальной для обязательств по перевозке грузов.

Как отмечал С.С. Занковский: «... в отечественной цивилистической науке также существуют мнения об установлении принципа полной имущественной ответственности перевозчика, высказывается и такое мнение, что принцип полной и равной ответственности участников перевозки должен быть закреплён в качестве общего правила, но перевозчику и клиенту должно быть предоставлено право по взаимному соглашению изменять пределы ответственности, в том числе устанавливать и ограниченную ответственность».²

В российской юридической литературе часто даются негативные оценки УЖТ РФ. В связи с этим целесообразно обратить внимание на положение, содержащееся в ч. 1 ст. 95 УЖТ РФ, согласно которому перевозчик несет ответственность за несохранность груза, грузобагажа после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю).

Таким образом, разработчики УЖТ РФ в данной норме соединили ответственность по двум договорам: хранению и перевозке, но в этих договорах различные объемы ответственности.

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. - №2. - Ст.170.

² Занковский С.С. Предпринимательские договоры. - М.: Волтерс Клувер, 2014. - С. 16.

Думается, что положение ч. 1 ст. 95 УЖТ РФ противоречит принципу имущественной ответственности перевозчика за вверенный груз от принятия груза к перевозке и до выдачи груза грузополучателю.

Слова «и хранения», на наш взгляд, должны быть исключены из нормы ч. 1 ст. 95 УЖТ РФ, т.е. будет устранено противоречие между положениями этой нормы и п. 1 ст. 796 ГК РФ¹.

Другим проблемным вопросом в ответственности железнодорожного перевозчика является доказательственное значение коммерческого и других актов.

Следует сказать, что вопрос о доказательственном значении коммерческого акта при рассмотрении споров по несохранной перевозке грузов долгое время на практике трактовался односторонне. Считалось, что только предъявление надлежащим образом оформленного коммерческого акта (либо доказательств обжалования отказа в его составлении или выдаче) является достаточным доказательством неисполнения своих обязательств перевозчиком.

В соответствии со ст. 797 ГК РФ до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки грузов, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами или кодексами. Данное положение в юридической литературе оценивается в целом положительно, т.к.

¹ Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

претензионные сроки в транспортном законодательстве всегда носили характер пресечения.¹

Считаем, что целесообразно закрепить полное возмещение убытков при умысле или грубой неосторожности перевозчика, а также предусмотреть возможность учета совместной вины при возникновении убытков.

Надлежащее исполнение железнодорожным перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов, предполагает своевременную, т.е. в срок, доставку груза в пункт назначения, поскольку договор перевозки является срочным. Значение сроков доставки объясняется и тем, что своевременная доставка груза, сокращение сроков перевозки обеспечивают необходимую ритмичность хозяйственной деятельности клиентуры железнодорожного транспорта и самого железнодорожного перевозчика. Таким образом, выполнение договора перевозки грузов в установленный срок является одной из важнейших обязанностей перевозчика.

Согласно ст. 792 ГК РФ, перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков – в разумный срок.² Правила исчисления срока доставки на железнодорожном транспорте утверждаются в соответствии с требованиями УЖТ РФ.

Срок доставки грузов состоит из нескольких составляющих:

- 1) срока, необходимого для выполнения необходимых действий по отправке груза (ст. 20 УЖТ РФ);
- 2) срока нахождения груза в пути (ст. 33 УЖТ РФ);
- 3) срока на выдачу груза получателю (ст. 35 УЖТ РФ).³

¹ Банников Р.Ю. Досудебный порядок урегулирования споров Учебник. - М.: Инфотропик Медиа. - 2012. - С 40.

² Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. - 29.01.1996. - № 5. - Ст. 410.

³ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта РФ (постатейный) // под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. - М.: Юстицинформ, 2013. - С. 153.

Совокупность всех этих трех слагаемых и включает в себя понятие срока доставки груза от станции отправления до станции назначения. Условием ответственности железной дороги за просрочку в доставке груза является несоблюдение им единого (общего) срока. Следует сказать, что ответственность дороги за нарушение указанной обязанности непосредственно в ГК не предусмотрена, она нормативно урегулирована лишь в ст. 97 УЖТ РФ. Однако такое обстоятельство не мешает быстрому и точному рассмотрению гражданских дел, попадающих под действие этой нормы.

Так, анализируя постановление Федерального Арбитражного Суда Западно–Сибирского округа от 15.10.2013 по делу № А45–28654/2012 «О взыскании пеней за просрочку доставки не принадлежащих ОАО «РЖД» порожних вагонов», следует сказать, что в случае, когда железной дорогой нарушены сроки доставки грузов и порожних вагонов, решения характеризуются тем, что требования грузовладельцев удовлетворяются ,при подтверждении факта просрочки доставки грузов в отсутствие обстоятельств, освобождающих железную дорогу от ответственности.¹

Согласно ст. 91 УЖТ РФ, за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров, железнодорожный перевозчик уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку груза за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данного груза, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных ст. 29 УЖТ РФ обстоятельств (т.е. по причине задержки железной дорогой подачи транспортных средств в связи с невнесением грузоотправителем перевозной платы и иных платежей за предыдущие перевозки), устранения угрожающей жизни и здоровью людей неисправности транспортных средств или иных, не зависящих от железнодорожного перевозчика, обстоятельств.

¹ Постановление Федерального Арбитражного Суда Западно-Сибирского округа от 15.10.2013 по делу № А45-28654/2012 «О взыскании пеней за просрочку доставки не принадлежащих ОАО «РЖД» порожних вагонов» // СПС «КонсультантПлюс».

По мнению Т.Е. Абовой, ответственность перевозчика за нарушение установленного срока доставки груза строится по принципу вины, которая презюмируется¹².

Железнодорожный перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что просрочка в доставке груза произошла не по его вине. Поскольку вина перевозчика предполагается, то бремя доказывать обстоятельства, обусловившие задержку в доставке груза и исключаящие ее вину, лежит на железнодорожном перевозчике.

Если просрочка произошла в результате умысла или грубой неосторожности перевозчика, то последний уплачивает пени в размере полной платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки, а также возмещает убытки в части, непокрытой пеней. Если неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки произошло по вине грузоотправителя (грузополучателя), то размер ответственности виновной стороны может быть уменьшен в судебном порядке.

В заключение параграфа отметим следующие выводы:

1) Основным принципом ответственности перевозчика на всех этапах становления и развития института договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в дореволюционный, советский и современный периоды был и является принцип ограниченной имущественной ответственности перевозчика.

2) Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств является повышенной, так как железнодорожный перевозчик несет ответственность как при отсутствии вины, так и за случай, выходящий за пределы установленного законом перечня.

3) Имущественная ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств наступает в виде штрафа, являющегося законной,

¹ Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В.Крашенинникова. – М.: Статут, 2013. – С.214.

исключительной неустойкой, призванной частично компенсировать убытки грузоотправителя и стимулировать перевозчика к надлежащему исполнению обязательства.

4) Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств целесообразно построить по принципу презюмируемой вины.

5) Представляется необходимым закрепить полное возмещение перевозчиком убытков за неподачу транспортных средств, в части, не покрытой штрафом, при умысле или грубой неосторожности перевозчика. Штраф в данном случае приобретет свойства зачетной неустойки.

6) Думается также, что настало время отказаться от законодательного признания фикции утраты груза и закрепить презумпцию утраты груза. Внесение соответствующих изменений в железнодорожное транспортное законодательство позволит грузополучателю самостоятельно решать вопрос о предъявлении требований к перевозчику о возмещении ущерба или позволить перевозчику осуществлять розыск груза без ограничения во времени, а это, в свою очередь, способствует расширению договорной свободы в указанных правоотношениях.

7) Необходимо внести изменения в ч. 1 ст. 95 УЖТ РФ, где слова «и хранения» должны быть исключены из нормы, так как разработчики УЖТ РФ в данной норме соединили ответственность по двум договорам: хранению и перевозке, а в этих договорах различные объемы ответственности. К тому же, думается, что такое действующее положение противоречит принципу имущественной ответственности перевозчика за вверенный груз от принятия груза к перевозке и до выдачи груза грузополучателю.

Заключение

Завершая рассмотрение вопросов, касающихся правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, необходимо сформулировать ряд выводов и предложений по совершенствованию современного транспортного законодательства Российской Федерации:

1) В науке как гражданского, так и, непосредственно, транспортного права существует огромное количество научных теорий по поводу характера и правовой природы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Однако наиболее предпочтительными, по нашему мнению, являются идеи, характеризующие данные договорные правоотношения по перевозке грузов как реальные, возмездные, взаимные, срочные и публичные.

2) От других разновидностей договоров, опосредующих отношения по перевозке, договор перевозки грузов железнодорожным транспортом отличается тем, что деятельность перевозчика направлена на перемещение именно груза (определенных материальных ценностей), его доставку в пункт назначения и выдачу уполномоченному лицу (т.е. предметом данного договора выступают транспортные услуги).

3) В связи с тем, что в современном российском законодательстве отсутствуют реальные не только правовые, но и экономические рычаги воздействия на грузополучателя при отказе от принятия груза, а также для устранения существующей неопределенности в правоотношениях участников обязательства по перевозке груза представляется необходимым внести изменения в гл. 40 ГК РФ, дополнив ее статьей «непринятый груз» с обязательным условием об установлении определенного конкретного срока (например, 10–15 суток), в течение которого грузополучатель обязан принять поступивший груз. В противном случае необходимо предусмотреть определенный размер законной неустойки для оптимизации данных правоотношений.

4) На практике довольно часто возникают вопросы, касающиеся целесообразности удостоверения фактов путем совместного составления коммерческого акта и акта общей формы. Считаем необходимым на законодательном уровне устранить данное несоответствие, и привести правоприменительную практику в соответствии с нормами современного транспортного законодательства.

5) В отечественной цивилистике основным принципом ответственности железнодорожного перевозчика на всех этапах его становления и развития был принцип ограниченной имущественной ответственности перевозчика. В настоящее время такой подход утратил свою актуальность, и на наш взгляд в действующем УЖТ РФ необходимо предусмотреть полную имущественную ответственность перевозчика.

6) Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств является повышенной и наступает в виде штрафа, являющегося законной, исключительной неустойкой, призванной частично компенсировать убытки грузоотправителя и стимулировать перевозчика к надлежащему исполнению обязательства. Тем не менее, предлагаем внести в УЖТ РФ изменения, построив такую ответственность по принципу презюмируемой вины. На наш взгляд такие изменения позволят стимулировать железнодорожных перевозчиков добросовестно выполнять возложенные на них обязанности, что в свою очередь не скажется на оптимизации железнодорожного грузового сообщения.

7) Представляется необходимым закрепить полное возмещение перевозчиком убытков за неподачу транспортных средств, в части, не покрытой штрафом, при умысле или грубой неосторожности перевозчика. Штраф в данном случае будет иметь характер зачетной неустойки.

8) Думается также, что настало время отказаться от законодательного признания фикции утраты груза и закрепить презумпцию утраты груза. Внесение изменений в законодательство позволит грузополучателю самостоятельно решать вопрос о предъявлении требований к перевозчику о

возмещении ущерба или позволить перевозчику осуществлять розыск груза без ограничения во времени, а это, в свою очередь, будет способствовать расширению договорной свободы в указанных правоотношениях.

9) Кроме того, необходимо внести изменения в ч. 1 ст. 95 УЖТ РФ, где слова «и хранения» должны быть полностью исключены из нормы, так как разработчики УЖТ РФ в данной норме соединили ответственность по двум договорам: хранению и перевозке, а в этих договорах различные объемы ответственности. К тому же, думается, что такое действующее положение противоречит принципу имущественной ответственности перевозчика за вверенный груз от принятия груза к перевозке и до выдачи груза грузополучателю.

Необходимо отметить, что в целом транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, его основные положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки грузов, перевозкой грузов, ответственностью за невыполнение заявки грузоотправителя, утрату, повреждение (порчу) грузов, предъявление претензий и т.д. порой не соответствуют реалиям современных рыночных отношений транспортной отрасли Российской Федерации.

Кроме того, считаем, что такой подход, когда в правоприменительной деятельности и законодательном регулировании обнаруживаются существенные расхождения, является неприемлемым, и не только не способствует стабилизации предпринимательских отношений в сфере железнодорожных перевозок грузов, но и создает почву для возникновения правовых споров.

Именно эти обстоятельства и позволили при исследовании темы обращаться к трудам, мнениям и суждениям известных правоведов по различным спорным аспектам транспортного законодательства, сделать вышеописанные выводы в отношении проблем, которые существуют в транспортной сфере в настоящее время.

Список использованной литературы

1. Нормативно–правовые акты

1. Конституция РФ (принята всенародным голосованием) от 12.12.1993г. (ред. от 17.02.2014 г.) // Собрание законодательства РФ. - 04.08.2014. - № 31. - Ст. 4398.

2. Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 г. №51–ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. – 05.12.1994. – № 32. – Ст. 330.

3. Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14–ФЗ (ред. от 23.05.2016 г.) // Собрание законодательства РФ. – 29.01.1996. – № 5. – Ст. 410.

4. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17–ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. – № 2. – Ст. 169.

5. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18–ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01. 2003. – №2. – Ст.170.

6. Федеральный закон от 27.02.2003 г. № 29–ФЗ (ред. от 21.11.2011 г.) «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства РФ. – 15.03. 2003. – №3. – Ст.110.

7. Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 г. № 703 (ред. от 14.12.2006 г.) «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. –24.11.2003. – № 47. – Ст. 4552.

8. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. № 39 (ред. от 03.10.2011 г.) «Об утверждении правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов

железнодорожным транспортом» // "Российская газета", N 37, 26.02.2004 (Приказ).

9. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. №27 (ред. от 03.10.2011 г.) «Об утверждении Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – №4. – 26.01.2004.

10. Приказ МПС РФ от 17.06.2003 г. №24 (ред. от 03.10.2011 г.) «Об утверждении Правил пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте» // Российская газета (специальный выпуск). – №119/2. – 20.06.2003.

11. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. №29 (ред. от 03.10.2011 г.) «Об утверждении Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте» // Российская газета (специальный выпуск). – №119/2. – 20.06.2003.

12. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. №44 (ред. от 03.10.2011 г.) «Об утверждении Правил переадресовки грузов на железнодорожном транспорте» // Российская газета. – №159. – 12.08.2003.

2. Учебники и учебные пособия

1. Алексеев В.В. Коммерческое право: Учебник.- М.: Норма, 2010. – 239 с.

2. Андреева Л.В. Коммерческое (торговое) право: Учебник. 3-е изд., перераб. и доп.- М.: КНОРУС, –2012. – 328 с.

3. Банников Р.Ю. Досудебный порядок урегулирования споров Учебник. – М.: Инфотропик Медиа. – 2012. – 240 с.

4. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2016. – 581 с.

5. Боровик И. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов. – М.: Юстицинформ, 2011.– 155 с.
6. Витрянский В.В. Договор перевозки.– М: Статут, 2013.– 254 с.
7. Голованов Н.М. Гражданско–правовые договоры. – СПб: Астрель, 2012. – 276 с.
8. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2012. – 420 с.
9. Егорова М.А. Коммерческое право: Учебник. – М.: Статут, 2013. – 640 с.
10. Ершова И.В., Отнюкова Г.Д. Российское предпринимательское право: Учебник.– М.: Статут, 2011. – 453 с.
11. Занковский С.С. Предпринимательские договоры. – М.: Волтерс Клувер, 2014. – 246 с.
12. Калпин А.Г. Новое в правовом регулировании отношений на железнодорожном транспорте. Учебник. – М.: Норма, 2011.– 115 с.
13. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части первой (постатейный) // под ред. А.Н. Борисова, С.Л. Игнатова – М.: Норма, 2016. – 342 с.
14. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части первой (постатейный) // под ред. А.П. Сергеева– М.: Проспект, 2016. – 342 с.
15. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ части второй (постатейный) // под ред. П.В. Крашенинникова. – М.: Статут, 2016. – 258 с.
16. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта РФ (постатейный) // под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. – М.: Юстицинформ, 2013. – 240 с.
17. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (постатейный)//под ред. Егиазарова В.А., Ляндреса В.Б. – М.: Юстицинформ, 2013. – 140 с.

18. Морозов С.Ю. Транспортное право. Учебник. – М.: Юстицинформ, 2015. – 282 с.
19. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – М.: Норма, 2012.– 126 с.
20. Садилов О.Н. Гражданское право России. Общая часть: Курс лекций. – М. Юристъ, 2019. – 530 с.
21. Смирнов В.Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки. – Спб.:Астрель, 2012.– 260 с.
22. Суханов Е.А. Российское гражданское право: Учебник: в 2 т. - М.: Статут, 2011. - Т. 2: Обязательственное право. - 1208 с.
23. Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. Репринтное издание. – М.: Юристъ, 2010. – 148 с.
24. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права (по изд. 1914 г.). – М., 2014. – 212 с.
25. Яковлев В.Ф. Избранные труды. Т. 2: Гражданское право: история и современность. Учебник. - М.: Статут, 2012. – 351 с.

3. Монографии и научные статьи

1. Баншин О.К. Можно ли подтвердить расходы на перевозку груза транспортной накладной по нетиповой форме? // Российский налоговый курьер. –2013.– № 6. – С. 62-65.
2. Бобровская Л.Н. Ответственность перевозчика за несохранность груза при железнодорожных перевозках // Транспортное право. – 2012. – № 1. – С 7-11.
3. Крутова Н.А. Заключение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом // Транспортное право. – 2012. –№ 11.– С 41-44.

4. Крутова Н.А. Устав ЖДТ освобождает перевозчика от гражданско–правовой ответственности по убыткам? // Транспортное право. – 2011. – № 3. – С 28 - 31.

5. Лазарева Л.И. Правовое регулирование безопасности при перевозке грузов // Транспортное право.– 2012. – № 3.– С 40-44.

6. Мухаев Е.О. Прямые смешанные грузоперевозки: некоторые проблемы правового регулирования//Транспортное право.– 2012.– № 3.– С 30-35.

7. Овечкин А.П. Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом как гражданско–правовой договор // Транспортное право. – 2012.– № 3. – С. 46-51.

8. Сверчков Я.Н. Специфика договора перевозки груза железнодорожным транспортом // Современное право. - 2011. - № 10.- С 17 -21 .

9. Соловьева М.А. Заключение договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии: сравнительно–правовой опыт // Транспортное право. – 2012. – № 4. – С 32-36.

10. Стригунова Д.П. Обязанности сторон обязательства по перевозке груза // Современное право. – 2013.– № 4.– С 23-26.

11. Стригунова Д.П. Основные черты договора перевозки груза в российском законодательстве // Современное право. – 2013.– № 1.– С 26-29.

12. Языков А.К. Правовая природа заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом // Транспортное право. -2010.- № 8. -С. 14-22.

4. Судебная практика

1. Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. №30 (ред. от 01.07.2010 г.) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. – № 1. – 2010.

2. Постановление Седьмого Арбитражного Апелляционного Суда от 26.01.2015 № 07АП-10564/15 по делу № А27-12506/2015 «О взыскании задолженности за перевозку груза по договору оказания транспортных услуг и неустойки» // СПС «КонсультантПлюс».

3. Постановление Федерального Арбитражного Суда Северо–Западного округа от 19.11.2010 по делу № А13–2562/2010 ««О взыскании убытков, причиненных недогрузом вагонов» // СПС «КонсультантПлюс».

4. Постановление Федерального Арбитражного Суда Северо–Западного округа от 05.06.2013 по делу № А56–43127/2012 «О взыскании штрафа за искажение сведений в транспортной железнодорожной накладной //СПС «КонсультантПлюс».

5. Постановление Федерального Арбитражного Суда Западно–Сибирского округа от 15.10.2013 по делу № А45–28654/2012 «О взыскании пеней за просрочку доставки не принадлежащих ОАО «РЖД» порожних вагонов» //СПС «КонсультантПлюс».

6. Постановление Пятнадцатого Арбитражного Апелляционного Суда от 14.03.2014 № 15АП–19221/2013 по делу № А53–12305/2012 «О взыскании убытков, причиненных утратой груза» // СПС «КонсультантПлюс».