

# ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

---

УДК 347.918:656.2

© Бочарникова Ксения Валерьевна

— аспирант кафедры гражданского права  
Национального исследовательского Томского  
государственного университета, практикующий юрист  
aksi\_\_27@mail.ru

## Споры в вагонном ремонтном хозяйстве как особая категория судебно-арбитражных споров

**Аннотация.** История возникновения железных дорог и соответствующего транспорта насчитывает ни одно столетие. В России идея создания и эксплуатации железных дорог начинает зарождаться в конце XVIII в., когда развитие любой научно-технической мысли шло в непосредственной связи с капиталистическими настроениями общества. По мере развития капитализма, укрепления его основы, которую составляло производство товаров, оказание различного рода услуг, коммерция и другие виды законной экономической деятельности, в целях обслуживания промышленных нужд крупных предприятий по производству товаров в 1825 г. в России появляется железнодорожный транспорт. Спустя десять лет во исполнение Указа Николая I от 15 апреля 1836 г. в России начинается строительство первой Царскосельской железной дороги.

Сегодня трудно переоценить особое стратегическое значение железнодорожного комплекса для развивающейся экономики Российской Федерации, доля транспорта и связи в которой, по данным Росстата, составляет 8,7%. Железная дорога является важным связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременную доставку жизненно важных грузов на отдаленные территории страны. Вместе с тем указанного эффекта нельзя было бы достичь, если бы в структуре железнодорожного комплекса России отсутствовали особые образования — вагонные ремонтные компании (ВРК), деятельность которых напрямую связана с поддержанием в надлежащем состоянии железнодорожного транспорта (грузового и пассажирского).

В связи с этим деятельность данных компаний, в частности практика их участия в судебно-арбитражных спорах, представляет особый интерес для

автора настоящей статьи. Поэтому одной из задач нашего исследования является рассмотрение особенностей деятельности вагонных ремонтных компаний, а также отношений с их участием, которые определяют специфику судебно-арбитражных споров о некачественно проведенных вагонными компаниями ремонтах грузовых вагонов.

В статье рассматриваются особенности судебно-арбитражных споров с участием вагонных ремонтных компаний, связанные с их особым правовым статусом и структурой. Автор анализирует нормы источников правового регулирования отношений, складывающихся по поводу ремонта грузовых вагонов, а также порядок ведения рекламационно-претензионной работы в области ремонтного хозяйства. Большое внимание в статье уделено роли документов и гарантийным обязательствам вагонных ремонтных компаний. Статья также содержит анализ и обобщение новейшей судебной практики по спорам о возмещении расходов на устранение недостатков, возникших вследствие некачественно выполненного ремонта грузовых вагонов.

**Ключевые слова:** договор подряда; плановый ремонт вагона; качество работ; гарантийная ответственность; вагонная ремонтная компания.

© **Bocharnikova K.**

— postgraduate student of the department  
of civil law Of the national research Tomsk state University,  
practicing lawyer

### **Disputes in wagon repair economy as a special category of judicial and arbitration disputes**

**Abstract.** The history of the Railways and the corresponding transport has more than one century. In Russia, the idea of creating and operating Railways begins to emerge at the end of the XVIII century, when the development of any scientific and technical thought was in direct connection with the capitalist sentiments of society. With the development of capitalism, strengthening its foundations, which was the production of goods, the provision of various kinds of services, Commerce and other legitimate economic activities, in order to serve the industrial needs of large enterprises for the production of goods in 1825 in Russia there is a railway transport. Ten years later, pursuant to the Decree of Nicholas I of April 15, 1836 in Russia begins the construction of the first Tsarskoye Selo railway.

Today it is difficult to overestimate the special strategic importance of the railway complex for the developing economy of the Russian Federation, the share of transport and communications in which, according to Rosstat, is 8.7%. The railway is an important link of the unified economic system, provides stable

activity of industrial enterprises, timely delivery of vital goods to the remote territories of the country. However, this effect could not be achieved if the structure of the railway complex of Russia did not have special education — wagon repair companies (VRK), whose activities are directly related to the maintenance of the proper condition of rail transport (freight and passenger).

In this regard, the activities of these companies, in particular the practice of their participation in litigation, is of particular interest to the author of this article. Therefore, one of the objectives of our study is to consider the features of the activities of wagon repair companies, as well as relations with their participation, which determine the specifics of judicial and arbitration disputes about the poor quality of repairs of freight cars carried out by wagon companies.

The article considers the features of arbitral disputes with Stock Carriage Repair Companies related with their special legal status and structure. The author analyzes the sources of legal regulation relations of maintenance of railway carriage and the order of reclamation-claim work in this field. A lot of attention is paid to review a role of documents and warranty. The article also provides an analysis and synthesis of new judicial practice on disputes about compensation of the costs arising because of defective repair of railway carriage.

**Keywords:** contractor's agreement; maintenance of the railway carriage; quality; warranty; Stock Carriage Repair Company.

---

**Особенности субъектного состава участников правоотношений, возникающих по поводу ремонтов вагонов.** Субъектный состав гражданского правоотношения обычно служит одним из определяющих критериев разграничения правоотношений на различные виды. Являясь по своей правовой природе относительными правоотношениями, относящимися к виду подрядных обязательств, отношения ремонта грузовых вагонов связывают между собой взаимными правами и обязанностями титульных владельцев вагонов (получателей по договорам предоставления вагонов, арендаторов, лизингополучателей, собственников) и вагоноремонтные компании, производящие ремонт на профессиональной основе. Если личность заказчика — титульного владельца вагонов не вызывает каких-либо дополнительных вопросов, то личность подрядчика — вагоноремонтной компании требует подробного разъяснения.

В 2011 г. в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте на базе предприятий, входивших в Центральную дирекцию по ремонту грузовых вагонов, ранее являющейся филиалом ОАО «РЖД», было создано три дочерних общества в области ремонта грузовых вагонов: АО «ВРК-1», АО «ВРК-2» и АО «[ВРК-3](#)» с долей участия ОАО «РЖД» в уставном капитале приблизительно 99,999999992%.

Вагонные ремонтные компании представляют собой коммерческие юридические лица, образованные в организационно-правовой форме акционерного общества, основными видами деятельности которых выступают: оказание услуг по проведению плановых (деповского и капитального) и текущего ремонтов подвижного состава, его техническое обслуживание; ремонт узлов и деталей, колесных пар подвижного состава; сервисное и гарантийное обслуживание грузовых вагонов; проведение промывочно-пропарочных работ в отношении вагонов; сбор лома черных и цветных металлов; обеспечение отремонтированными узлами и деталями грузовых вагонов эксплуатационных вагонных депо и др. (п. 3.1 разд. 3 Устава АО «ВРК-2»).

Вагонные ремонтные компании представляют собой вертикально интегрированные компании с широкой географией присутствия, позволяющей выполнять ремонт различных типов грузовых вагонов на территории различных субъектов РФ. В связи с этим вагонные ремонтные компании обладают сложной структурой, в которой выделяются филиалы, объединяющие вагоноремонтные предприятия (ВРП), в том числе вагонные ремонтные депо (ВЧДР), вагонно-колесные мастерские (ВКМ), вагонные участки (ВУ).

Широкая география присутствия вагоноремонтных компаний, безусловно, определяет особенности споров с их участием. Так, порядок направления претензии в адрес вагонных ремонтных компаний обладает определенной спецификой. Претензии к качеству проведенного ремонта, а также претензии о возмещении расходов на устранение недостатков проведенного ремонта подлежат направлению непосредственному подрядчику, проводившему ремонт, как правило, вагонному ремонтному депо. Указанное условие обычно прямо закреплено в договоре между вагонной ремонтной компанией и заказчиком и логически вытекает из п. 4.4 Временного регламента ведения рекламационно-претензионной работы в вагонном хозяйстве (утвержден ОАО «РЖД» 25 июля 2011 г. № 1085/ЦДИ-2011).

Вместе с тем при решении вопроса о принятии искового заявления к производству суда, указывая на несоблюдение досудебного порядка урегулирования спора ввиду направления претензии ненадлежащему субъекту (претензия направлена непосредственно в вагонное ремонтное депо, а не по месту нахождения самого юридического лица или его филиала) оставляют иски без движения (см. например Определение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 22 июля 2016 г. по делу № А56-49614/2016). Принимая во внимание широкую географию присутствия вагоноремонтных компаний, суды просят обосновать территориальную подсудность спора определенному арбитражному суду. Инкорпорируя данное условие в определение об оставлении искового заявления без движения, суды исходят из следующих обстоятельств: как правило, договоры на

проведение плановых видов ремонтов заключаются по месту нахождения самого юридического лица — вагонной ремонтной компании, выполнение ремонтных работ в отношении вагона осуществляется в отдельных вагонных ремонтных депо, входящих в структуру филиала компании, а устранение недостатков некачественно проведенного ремонта производится в эксплуатационных вагонных депо (ЭВД), которые не входят в структуру вагонных ремонтных компаний. В связи с этим для судов возникает проблема определения территориальной подсудности спора. Правильное определение суда, компетентного рассматривать спор выступает важным фактором оперативного рассмотрения дела по существу.

Необходимо отметить, что предъявление иска в арбитражный суд по месту нахождения юридического лица — вагоноремонтной компании или по месту нахождения вагонного ремонтного депо, проводившего ремонт, оказывается неудобным как для самого заказчика, требующего возмещение расходов на устранение недостатков некачественного ремонта, так и для подрядчика. Поэтому юридически грамотным и целесообразным выходом из сложившейся ситуации является предъявление иска по месту нахождения филиала вагонной ремонтной компании, учитывая тот факт, что вагонные ремонтные депо, проводившие плановый ремонт вагонов, который впоследствии оказался некачественным, являются структурными подразделениями филиалов вагонных ремонтных компаний. Поэтому предъявление иска по месту нахождения филиала вагонной ремонтной компании полностью согласуется с п. 5 ст. 36 АПК РФ, в соответствии с которым иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его филиала, представительства, расположенных вне места нахождения юридического лица, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения филиала или представительства. Таким образом, действия истца (владельца вагонов, в отношении которых проведен некачественный ремонт) полностью основаны на законе, а сам истец правомерно руководствуется правилом об альтернативной подсудности (см. решения арбитражного суда Новосибирской области по делам № А45-3672/2016, №А45-9425/2016,А45-9423/2016,А45-3669/2016).

**Особенности правового регулирования в вагонном ремонтном хозяйстве.** Деятельность в области вагоноремонтного хозяйства, безусловно, является особой экономико-хозяйственным сектором, правовое регулирование которого должно осуществляться в соответствии с особыми правилами. Главной особенностью правового регулирования отношений, возникающих в вагонном ремонтном хозяйстве, выступает особая система источников, в которую наряду с нормами ГК РФ о договоре подряда (ст. 702—729), включаются также ряд источников, содержащих специальное правовое регулирование. Правила, регулирующие отношения в вагонном ремонтном хозяйстве, содержатся в распоряжениях,

руководствах, регламентах ОАО «РЖД». Так, в настоящее время действуют: распоряжение ОАО «РЖД» от 25 января 2007 г. № 109р «Об утверждении примерной формы договора на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов»; Руководство по деповскому ремонту «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм», утвержденное 54-м Советом по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ (протокол от 18—19 мая 2011 г. № 54); Временный регламент ведения рекламационно-претензионной работы ОАО «РЖД» от 25 июля 2011 г. № 1085/ЦДИ-2011; Руководящий документ «Ремонт тележек грузовых вагонов» РД 32 ЦВ 052-2009, утвержденный 14 мая 2010 г. на 52-м заседании Совета по железнодорожному транспорту СНГ. Каждый из вышеперечисленных документов не только учитывает специальные технические требования и технологические особенностей процессов в вагонном ремонтном хозяйстве при регулировании соответствующих отношений, но и является руководящим материалом для работников вагонных ремонтных организаций и иных подразделений ОАО «РЖД».

В свете [ч. 5 ст. 4](#) АПК РФ (обязательный претензионный порядок) наибольшее значение для разрешения споров, возникающих между вагонными ремонтными компаниями и владельцами вагонов по поводу некачественно проведенного ремонта, имеет Временный регламент ведения рекламационно-претензионной работы ОАО «РЖД» от 25 июля 2011 г. № 1085/ЦДИ-2011. Временный регламент устанавливает правила проведения рекламационной работы, предъявления и удовлетворения претензий, выставленных по результатам некачественного изготовления, ремонта, различных видов технического обслуживания вагонов, вагоностроительным, вагоноремонтным и другим предприятиям вагонного хозяйства различных форм собственности, ведомственной принадлежности. Особое внимание во Временном регламенте уделено гарантийным обязательствам подрядчика и роли рекламационных документов.

**Особенности гарантийных обязательств вагонной ремонтной компании.** В соответствии с п. 1.4 Временного регламента гарантийный срок ответственности — период времени, в течение которого предприятием-поставщиком гарантируется исправная работа грузового вагона при соблюдении правил его эксплуатации и технического содержания, а также исправность узлов грузовых вагонов и запасных частей при условии надлежащей их эксплуатации и хранения в соответствии с техническими условиями, техническими описаниями, оговоренными в соответствующей технической документации (паспорта, инструкции, руководства). Поставщиком в соответствии с Временным регламентом выступает сторона поставки, определяемая договором поставки или ремонта (ВЧДР; ВКМ; ВЧДЭ; ВРП; ВРЗ — вагоноремонтный завод; ВСЗ — вагоностроительный завод).

Пунктом 16.1 Руководства по деповскому ремонту, в частности,

предусмотрено, что вагонные депо, производящие деповской ремонт вагонов, несут ответственность за качественный ремонт узлов и деталей, исправную работу вагона и его узлов до следующего планового ремонта, считая от даты оформления уведомления об окончании ремонта вагонов формы ВУ-36. В связи с этим особенностью гарантийных обязательств вагонных ремонтных компаний выступает принцип «безоговорочной гарантийной ответственности»: вагонная ремонтная компания практически безоговорочно несет гарантийную ответственность за ремонт, проведенный вагонным ремонтным депо в пределах гарантийного срока. Вместе с тем типовой договор на выполнение ремонта грузового вагона, заключенный между вагонной ремонтной компанией и владельцем вагона, часто содержит перечень обстоятельств, исключающих гарантийную ответственность подрядчика. Например, такими обстоятельствами могут выступать: повреждение грузовых вагонов в процессе погрузки—выгрузки грузов, естественный эксплуатационный износ, нарушение заказчиком норм технической эксплуатации или содержания грузового вагона. Таким образом, иные обстоятельства, не указанные в договоре, заключенном между вагонной ремонтной компанией и заказчиком, не могут служить основанием для освобождения подрядчика от гарантийной ответственности. В частности, неоднократная погрузка вагонов либо внеплановая отцепка в текущие ремонты не являются обстоятельством, исключающим гарантийную ответственность подрядчика (см., например, решения Арбитражного суда Новосибирской области от 11 июля 2016 г. по делу № А45-3669/2016; от 4 мая 2016 г. по делу № А45-3746/2016; от 8 июля 2016 г. по делу № А45-9425/2016).

Возложение гарантийной ответственности на вагонную ремонтную организацию на принципах «безоговорочности» также обусловлено тем, что выполняя определенный объем работ в отношении грузового вагона, подрядчик не только обязуется провести работы, указанные в договоре, но и установить общее техническое состояние и пригодность вагона к эксплуатации. Непроведение действий по установлению общего технического состояния вагона может повлечь неисправность всего вагона, в отношении которого были выполнены отдельные работы и как следствие, подрядчик может быть привлечен к гарантийной ответственности. Кроме того, необходимо отметить, что в целях снижения риска привлечения к гарантийной ответственности подрядчика представители последнего обязаны проводить дополнительную проверку качества ремонта грузового вагона после выпуска вагона из ремонта. В частности, в силу разд. 16 «Проверка и приемка вагонов после ремонта» Руководства по деповскому ремонту начальник (заместитель начальника, старший мастер) вагоноремонтного предприятия осуществляют испытания отремонтированных вагонов, определяют его коммерческую и эксплуатационную пригодность, среди прочих лиц подписывают

уведомление по форме ВУ-36М о приемке грузовых вагонов из ремонта.

Принцип «безоговорочной гарантийной ответственности» действует и в тех случаях, когда подрядчик проводил работы по ремонту сложных элементов вагона, состоящих из нескольких составных частей (общие работы). В связи с этим в силу действия принципа «безоговорочной гарантийной ответственности» и принятых на себя обязательств подрядчик не может ссылаться на отсутствие гарантийных обязательств перед заказчиком, указав на то, что ремонт отдельных деталей, составляющих сложный элемент, им не проводился (см. постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 24 апреля 2015 г. по делу № А27-7505/2014; постановление Арбитражного суда Уральского округа от 18 января 2016 г. по делу № А47-13707/2014; постановление Шестого арбитражного апелляционного суда от 15 августа 2016 г. по делу № А04-7885/2015). В частности, подрядчик не вправе ссылаться на непроведение ремонта боковой рамы грузового вагона, если он проводил ремонт рамы тележки, которая согласно п. 2.2 «РД 32 ЦВ 052-2009. Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов» является составной частью тележек моделей 18-100. Само же проведение ремонта тележечного участка или иных общих работ может подтверждаться расчетно-дефектной ведомостью на деповской ремонт грузового вагона, а также дефектной ведомостью.

Вместе с тем, подрядчик — вагонная ремонтная компания освобождается от гарантийной ответственности в случае заявления требований из ненадлежащего качества проведенного ремонта за пределами срока исковой давности. Согласно общим положениям ГК РФ о сроке исковой давности (ст. 199, 200 ГК РФ) исковая давность применяется судом только по заявлению стороны в споре, сделанному до вынесения судом решения. Течение срока исковой давности начинается со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права. Вместе с тем, как следует из положений ст. 420 ГК РФ, к обязательствам, возникшим из договора, применяются общие положения об обязательствах (ст. 307—419 ГК РФ), если иное не предусмотрено правилами гл. 27 ГК РФ и правилами об отдельных видах договоров. Таким образом, в силу специальных норм ГК РФ о договоре подряда, для требований из ненадлежащего качества проведенного ремонта грузового вагона устанавливается сокращенный срок исковой давности, который составляет один год (п. 1 ст. 725 ГК РФ). Более того, течение срока исковой давности начинается со дня заявления о недостатках, если заявление заказчика по поводу недостатков результата работы сделано в пределах гарантийного срока (п. 3 ст. 725 ГК РФ). Формой заявления о недостатках является направление претензий (постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 4 февраля 2016 г. по делу № А40-170994/15).

**Документы в вагонном ремонтном хозяйстве.** Осуществление любой хозяйственной операции в вагонном ремонтном хозяйстве опосредуется



упорядоченным документооборотом. Документы, составленные субъектами вагонных ремонтных правоотношений, имеют важное юридическое значение для выяснения конкретных обстоятельств дела. Вместе с тем каждый документ, составленный в рамках вагонных ремонтных операций, обладает собственной функцией. Так, например уведомление на ремонт вагона, составленное по форме ВУ-23М, является документом, удостоверяющим технически неисправное состояние вагона, а также подтверждает основание для перевода вагона из рабочего парка в парк неисправных вагонов, независимо от его местонахождения. Удостоверение факта выполнения ремонта грузового вагона в полном соответствии с правилами ремонта, техническими условиями, чертежами, а также пригодность вагона для дальнейшей эксплуатации производится на основании составленного уведомления о приеме вагона (форма ВУ-36). На основании данного уведомления отремонтированные вагоны подлежат снятию с учета по неисправности и переводятся в парк исправных вагонов. Факт выявления дефекта обычно подтверждается различного рода заключениями (например, заключением по случаям излома или обнаружения в эксплуатации трещины боковой рамы или надрессорной балки тележки модели 18-100), первичными актами на грузовой вагон, актами браковки запасных частей грузового вагона

В целях устранения недостатков, возникших вследствие некачественно проведенного ремонта, заказчик проводит текущий ремонт такого вагона в эксплуатационном вагонном депо (ЭВД) на основании договора подряда, заключенного с ЭВД, входящим в структуру ОАО «РЖД». Проведение текущего ремонта ЭВД в целях возмещения вагонной ремонтной компанией затрат заказчика на его проведение может быть подтверждено актами о выполненных работах, расчетно-дефектными ведомостями на текущий ремонт вагона, а также составленным по форме ВУ-23М уведомлением на текущий ремонт вагона и уведомлением о приемке его из ремонта (ВУ-36), расчетно-дефектными и дефектными ведомостями на текущий ремонт вагона.

Вместе с тем основополагающим документом в вагонном ремонтном хозяйстве является акт-рекламация. Значение данного документа очень велико, поскольку именно в акте-рекламации в соответствии с Временным регламентом определяется виновное в проведении некачественного ремонта и выявленных дефектах предприятие, а также устанавливается его клеймо. По итогам проведенного расследования в акте-рекламации закрепляется причина появления дефекта и определяются конкретные технические правила, которые были нарушены при проведении ремонта грузового вагона. Например, такой акт может содержать следующую формулировку: «Причиной неисправности вагона послужила раковина над буксовым проемом более 7 мм у боковой рамы № 104217. Изъять из эксплуатации согласно РД 32 ЦВ 059—2009 г. (п. 8.3). Излом внутренней подклиновой пружины по старой 15% трещине у боковой рамы № 0014-

104217—2007 г. Нарушение РД 32 ЦВ 052—2009 г. (п. 11.1) при производстве деповского ремонта», а также установлен виновный — ВЧДР Тайшет АО «ВРК-1» (651). Как следует из п. 1.4, 4.2 Временного регламента, претензии выставляются в адрес подрядчика на основании рекламационного акта.

Поскольку акт-рекламация является основным доказательством по делу, подтверждающим вину вагонной ремонтной компании в некачественно проведенном ремонте, вагонные ремонтные компании намеренно и совершенно безосновательно пытаются дискредитировать акты-рекламации как ключевые доказательства по делу, заявляя различные доводы для того, чтобы исключить доказательственное значение данных актов. В частности, вагонные ремонтные компании заявляют о том, что акты-рекламации являются ненадлежащим доказательством вины, так как составлены с нарушениями действующего законодательства или ставят под сомнение изложенные в актах-рекламациях выводы компетентной комиссии, осуществляющей расследование причин отцепки вагонов в текущий ремонт.

Одним из наиболее распространенных доводов подрядчика, опровергающих доказательственную силу акта-рекламации, выступает возражение относительно законности порядка расследования и составления акта-рекламации. Выгонные ремонтные организации заявляют о несоблюдении порядка расследования и недопустимости принятия во внимание в качестве доказательств односторонних актов-рекламаций. Порядок ведения рекламационно-претензионной работы, в том числе составления компетентными комиссиями актов-рекламаций, а также определение предприятия, виновного в выявленных дефектах вагонов, осуществляется на основании Временного регламента. В соответствии с примечанием к п. 2.1 Временного регламента предприятие, изготовившее или отремонтировавшее вагон плановым видом ремонта, а также компания — собственник вагонов самостоятельно контролируют внеплановые отцепки вагона в ремонт в период его эксплуатации до истечения срока гарантии на вагон. В суточный срок с момента отцепки вагона по неисправности эксплуатационные вагонные депо информируют телеграммой предприятие поставщика и компанию-собственника вагонов об участии в расследовании технологической неисправности вагонов, их узлов или деталей. В случае неполучения в суточный срок сообщения от представителей поставщика и компании-собственника о его выезде, вагонное эксплуатационное депо начинает расследование характера и причин возникновения дефектов, несоответствий качеству и составляет односторонний рекламационный акт, которым руководствуется в дальнейшей работе. Исходя из анализа п. 2.1 Временного регламента вагонное ремонтное депо подрядчика обязано самостоятельно отслеживать все внеплановые отцепки вагонов в течение гарантийного срока и информировать эксплуатационное вагонное депо о своем

намерении участвовать в расследовании неисправности вагона в течение суток с момента отцепки вагона. В случае отказа от участия в таком расследовании подрядчик не вправе ссылаться на то, что акт-рекламация составлен в одностороннем порядке. Таким образом, возражения подрядчика относительно односторонних актов-рекламаций признаются судами несостоятельными, так как акты-рекламации составлены в полном соответствии с требованиями Временного регламента и имеют как юридическую, так и доказательственную силу, даже в случае отсутствия представителей подрядчика при его заполнении (см., например, решения Арбитражного суда Новосибирской области от 23 июля 2014 г. по делу № А45-4545/2014; от 8 сентября 2014 г. по делу № А45-13395/2014 г., оставленное в силе решением Седьмого арбитражного апелляционного суда от 25 ноября 2014 г.; решение Арбитражного суда г. Москвы от 6 июня 2014 г. по делу № А40-18625/2014; решение Арбитражного суда Свердловской области от 16 сентября 2014 г. по делу № А60-15763/2014). Акты-рекламации, составленные в установленном порядке компетентной комиссией, являются безусловным доказательством вины подрядчика, отражают дефект, его причину и вину подрядчика, согласуются с иными доказательствами, предоставляемыми по делу, поэтому являются допустимыми и достоверными доказательствами противоправности, вины и причинно-следственной связи между проведенным подрядчиком ремонтом и выявленными в процессе эксплуатации вагона дефектами (определение Верховного Суда РФ от 26 июня 2015 г. № 304-ЭС15-9073; постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 4 августа 2015 г. по делу № А40-55719/15).

Более того, необходимо отметить, что в случае, если истцом (заказчиком) доказана причинно-следственная связь между возникшими ввиду некачественного ремонта убытками и расходами на услуги по оформлению рекламационно-претензионной документации, подрядчик обязан возместить не только расходы на проведенный текущий ремонт, но и рекламационные расходы. Несмотря на то что необходимость проведения рекламационно-претензионной работы не находится в прямой причинно-следственной связи с возникшими убытками и не подпадает под комплекс необходимых операций, непосредственно влияющих на восстановление исправности вагона или его изделий, такие расходы подлежат возмещению. В соответствии с условиями типового договора на плановые виды ремонта, обычно используемого в договорной практике сторон, подрядчик обязан возместить заказчику все расходы заказчика, возникшие вследствие некачественно выполненных работ в течение гарантийного срока. В соответствии с п. 1.8, 4.1 Временного регламента на основании лишь одного оригинала акта-рекламации владелец вагона вправе предъявить затраты на текущий ремонт подрядчику, осуществившему некачественный ремонт вагона. Составление акта-рекламации находится в прямой зависимости от

ненадлежащим образом проведенного ремонта, так как только в случае выявления недостатков ремонта заказчику необходимы рекламационные документы. Более того, поскольку стороны договора на плановые виды ремонта согласовывают обязательность предъявления акта-рекламация формы ВУ-41М следовательно, при его предъявлении заказчику как истцу должны быть возмещены все расходы, связанные с ремонтом, в том числе и расходы на услуги по составлению актов-рекламаций (Постановление арбитражного суда Московского округа от 27 января 2016 г. по делу № А40-57150/15).

Иное направление оспаривания вины подрядчика в некачественно выполненном ремонте состоит в указании вагонными ремонтными организациями на то, что акты выполненных работ, подписанные заказчиком без возражений, а также уведомления по форме ВУ-36М подтверждают надлежащее выполнение обязательств подрядчиком по деповскому ремонту грузовых вагонов. Вместе с тем сам факт подписания сторонами актов выполненных работ, а также составление уведомления по форме ВУ-36М не подтверждают отсутствие вины депо, проводившего ремонт грузового вагона в возникновении его дефектов в течение гарантийного срока, а напротив являются доказательствами того, что подрядчиком выполнен деповской ремонт вагонов, а также приняты на соответствующие гарантийные обязательства (аналогичный вывод закреплен в решении Арбитражного суда Новосибирской области от 19 декабря 2015 г. по делу № А45-16226/2015; постановлении Седьмого арбитражного апелляционного суда от 5 ноября 2014 г. по делу № А45-4545/2014). Данная позиция обусловлена тем, что заказчик в силу своей некомпетентности не может контролировать технологию ремонта узлов и деталей вагона, следовательно, у заказчика нет объективной возможности при приемке вагона из ремонта указать на все скрытые недостатки, которые могут повлечь в дальнейшем появление дефектов вагонов. Более того, ссылка подрядчика на уведомления ВУ-36М не может выступать в качестве надлежащего доказательства качества выполненных работ по деповскому ремонту, поскольку уведомление ВУ-36М о приемке вагонов из ремонта подписывается представителем подрядчика (вагонной ремонтной компании) и представителем перевозчика (ОАО «РЖД»). Данный подход подтверждается многочисленной судебной практикой (решения Арбитражного суда г. Москвы от 31 июля 2013 г. по делу № А40-39469/2013, от 25 октября 2013 г. по делу № А40-88988/2013г.).