

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463

© Протас Елена Васильевна

— доктор педагогических наук, кандидат юридических наук, профессор кафедры «Гражданское право, международное частное право, гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Горбунова Екатерина Андреевна

— студент Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Особенности ответственности перевозчика за нарушение договора железнодорожной перевозки груза

Аннотация. Эффективность перевозочного процесса в основном зависит от правового регулирования в этой сфере. В статье рассматриваются особенности ответственности перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки груза. На сегодняшний день остаются неразрешенными проблемы применения действующего законодательства, это касается как общих положений о перевозке грузов, так и специального законодательства, особенно в сфере прав и обязанностей перевозчика и его ответственности. Законодательство, регулирующее сферу грузоперевозок железнодорожным транспортом, к сегодняшнему дню сформировалось, но несмотря на это, нормы транспортного законодательства часто противоречат нормам общегражданского законодательства, что создает проблемы при решении споров, поэтому тема ответственности перевозчика особенно важна, так как по договору железнодорожной перевозки груза основная ответственность лежит на перевозчике — железной дороге.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки грузов; договор перевозки грузов; обязательства по перевозке груза.

© Elena V. Protas

— Doctor of Pedagogical Sciences, Candidate of Law, professor of the department 'Civil law, international private law and civil procedure' of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Ekaterina An. Gorbunova

— student of the Law Institute of the Russian University of Transport

Features of the carrier's liability for violation of the contract for the railway transportation of goods

Abstract. The efficiency of the transportation mainly depends on the legal regulation in this area. The current paper has considered the features of the carrier's liability when violating the obligations of the railway transportation of goods. Currently, the problems of applying the current legislation remain unresolved. It concerns both general provisions on the transportation of goods and special legislation, especially in the field of the rights and obligations of the carrier and his liability. The legislation regulating the railway transportation of goods has been formed by nowadays. Despite this, the norms of transport legislation often contradict the norms of general civil legislation, which creates problems in resolving disputes. Therefore, the topic of the carrier's liability is of special importance, since under the contract for the railway transportation of goods, the main liability is on a carrier, namely the railways.

Keywords: railway transportation of goods; contract for the transportation of goods; obligations for the transportation of goods.

Акцентируя внимание на реалиях сегодняшнего дня, каждый практикующий юрист скажет, что не только российское, но и зарубежное законодательство постоянно модернизируется. Особенно эти изменения касаются гражданского законодательства, так как оно затрагивает очень широкий спектр жизни людей. Каждый раз появляются новые формы взаимоотношений между физическими и юридическими лицами, совершенно новые договорные отношения, которые необходимо законодательно учитывать. Насколько постоянно изменяются положения Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), настолько модернизируется и транспортное законодательство, ведь их задача дополнять друг друга, но при этом не противоречить. Особенно это касается договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, взаимоотношений сторон этого договора и границ их ответственности.

Актуальность темы обусловлена тем, что договор перевозки груза на данный момент является одним из самых распространенных договоров в предпринимательской деятельности. Важно определить объем ответственности перевозчика за нарушение договора перевозки железнодорожным транспортом, какие границы ответственности проводит ГК РФ и не противоречит ли это нормам Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее — УЖТ РФ).

Законодательство, регулирующее сферу грузоперевозок железнодорожным транспортом, к сегодняшнему дню сформировалось, но

несмотря на это, нормы транспортного законодательства часто противоречат нормам общегражданского, что создает проблемы при решении споров. Поэтому тема ответственности перевозчика особенно важно, так как по договору железнодорожной перевозки груза основная ответственность лежит на железной дороге.

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

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

Хотелось бы остановиться на обязательстве перевозчика подать в срок (согласно транспортной накладной) грузоотправителю транспортные средства под погрузку. Статьи 794 и 796 ГК РФ устанавливают объем ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств и за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза.

Говоря об ответственности за неподачу транспортных средств, транспортные уставы и кодексы должны содержать исчерпывающий перечень ее объема. Так, ст. 94 УЖТ РФ устанавливает имущественную ответственность железной дороги, если заявка на перевозку груза была принята, а вагоны (контейнеры) не были поданы, либо были поданы непригодного вида. Объем ответственности будет зависеть:

- 1) от вида подвижного состава (вагоны или контейнеры);
- 2) массы груза.

Между тем законодатель для защиты прав перевозчика установил основания, при которых он освобождается от ответственности. Эти основания установлены ст. 117 УЖТ РФ:

- 1) если возникли обстоятельства непреодолимой силы, военные действия;

- 2) если грузоотправитель не внес плату или иные причитающиеся платежи за перевозку груза;

- 3) вагоны, которые не принадлежат перевозчику, не были поданы под погрузку по вине грузоотправителя или организации, с которыми он связан договором. Если вагоны были задержаны по причине погрузки, выгрузки, очистки или промывки вагонов, перевозчик освобождается от уплаты штрафа только за те вагоны, которые не были поданы грузоотправителем.

Как показывает судебная практика, полное и надлежащее исполнение обязательства по перевозке груза перевозчиком часто невозможно по вине самого грузоотправителя. Арбитражный суд Саратовской области

привлек АО «РН-Транс» (грузоотправителя) к ответственности в виде возмещения убытков за факт течи груза в вагоне по его вине. Тем самым суд освободил от ответственности перевозчика за неисправность вагона-цистерны и возникновение течи груза [решение Арбитражного суда Саратовской области от 4 декабря 2018 г. по делу № А57-9582/2018].

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

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

В случае, если при перевозке на груз будет оказано воздействие, которое приведет к снижению качества и стоимости груза, это будет считаться порчей (повреждением) груза. За все указанные обстоятельства, перевозчик будет нести ответственность.

Если при перевозке груз будет испорчен, утрачен, или будет выявлена недостача, перевозчик может избежать ответственности по основаниям, предусмотренным ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ. Однако, используя эти нормы, можно увидеть несоответствие между ними. Статья 118 УЖТ РФ установила, что факт порчи, утраты или недостачи груза перевозчиком должны доказывать грузоотправитель или грузополучатель, тем самым закрепляется презумпция невиновности перевозчика. В свою очередь, ст. 796 ГК РФ такой презумпции не устанавливает вообще. Указанное несоответствие создает спорную ситуацию при наложении мер ответственности на перевозчика за нарушение обязательств.

Подробнее стоит затронуть вопрос о сроках согласования заявки на перевозку груза и ответственности перевозчика за их нарушение. Транспортным законодательством установлены определенные сроки, за которые перевозчик должен рассмотреть предоставленную заявку и дать свой ответ (в течение двух дней), однако участилась практика, когда грузоперевозчики эти сроки не соблюдают. Более того, они дают необоснованный отказ в принятии заявки и ее согласовании. Основания для отказа также предусмотрены транспортными законами, но часто перевозчики отказывают по причинам, которые не предусмотрены законодательством.

В связи с этим возникает проблема, так как в законодательстве не прописана мера ответственности перевозчика за нарушение срока согласования и рассмотрения заявки, а также за необоснованный отказ в ее принятии. С одной стороны, такую ответственность можно

предусмотреть в договоре об организации перевозки, с другой — заключение этого договора необязательно, поэтому одна сторона не может заставить другую заключить его в судебном порядке [1].

Несмотря на то что ст. 11 УЖТ РФ устанавливает порядок обжалования необоснованного отказа в заявке, на практике эта норма трудноприменима. Объясняется это тем, что пока будет идти процесс принятия заявления и рассмотрения его в судебном заседании, актуальность спора теряется.

Тем самым отсутствие ответственности за нарушение сроков согласования и рассмотрения заявки, а также за необоснованный отказ дает возможность перевозчику, понимая безнаказанность своих действий, злоупотреблять правом.

Одна из главных обязанностей перевозчика при осуществлении железнодорожной перевозки груза — это обеспечение сохранности груза. Нарушение обязательств по сохранности груза в судебной практике встречаются чаще всего. Так, своим решением от 11 ноября 2020 г. по делу № А40-73100/2020 Арбитражный суд г. Москвы обязал взыскать с ОАО «РЖД» (ответчика) в пользу АО «НПК» (истца) 618 747 руб. 88 коп. убытков, а также 15 375 руб. 00 коп. расходов по оплате государственной пошлины по иску за утрату четырех колесных пар. Между истцом и ответчиком был заключен договор перевозки порожнего вагона. Со станции «Присады» Московской железной дороги ОАО «РЖД» был принят к перевозке порожний вагон собственности АО «НПК», что подтверждается железнодорожной накладной. По прибытии на станцию назначения «Курбакинская МЖД» вагон был отправлен для технического обслуживания на пункт технического осмотра, где при осмотре вагона работниками ответчика были выявлены факты несоответствия комплектации вагона, что подтверждается соответствующим актом. При том что при приеме вагона к перевозке ОАО «РЖД» признало вагон годным, его детали признаны соответствующими установленным нормативам. Был признан факт утраты четырех колесных пар во время перевозки, что обязывает перевозчика нести ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке. Так как ОАО «РЖД» не предоставило доказательств, что утрата груза произошла по независящим от него причинам, ответчик будет нести ответственность за ненадлежащее исполнение обязательства.

Статья 95 УЖТ РФ устанавливает, что перевозчик будет нести ответственность за несохранность груза после его принятия к перевозке, если не докажет, что груз был испорчен (утрачен, или произошла недостача) по причинам, от него не зависящим. К ним относятся следующие:

- 1) причины, которые зависят от грузоотправителя или грузополучателя;
- 2) особенные свойства перевозимого груза;

3) недостатки упаковки (или тары), которые не могли быть замечены при осмотре груза перед отправлением;

4) применение упаковки (или тары), которая не подходит для перевозки данного груза;

5) если влажность груза превышает установленную норму.

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

Ответственность за несохранность груза представляет собой общую конструкцию гражданско-правовой ответственности, которая возникает из принципа вины. Эта точка зрения поддерживается и многими юристами-цивилистами, в том числе профессорами В. А. Егiazаровым, Е. В. Протас. Они утверждают, что ответственность перевозчиков за необеспечение сохранности грузов наступает при наличии тех же условий, которые являются обязательными при гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств. Также определяются условия ответственности перевозчика за несохранность груза, к ним относятся: ненадлежащее исполнение обязательства; наличие причинно-следственной связи между ненадлежащим исполнением обязательства и причиненным ущербом; наличие убытков и вина самого перевозчика [3; 4].

Особую важность имеет условие о причинной связи между ненадлежащим исполнением обязательства и причиненным ущербом, так как без него ответственность наступить не может [7].

Из этого возникает проблема невозможности грузополучателя или грузоотправителя доказать факт несохранности груза из-за ненадлежащего исполнения обязательства перевозчиком, так как фиксировать подобного рода неправомерные действия у них нет возможности [5].

Отдельно бы хотелось затронуть вопрос об ограниченной ответственности грузоперевозчика. Он является наиболее дискуссионным среди юристов-цивилистов, так как до сих пор идут споры о целесообразности применения этого принципа только к перевозчику [4].

Несоответствие норм общих положений о грузоперевозке с нормами специального законодательства создает еще больше спорных ситуаций. Договор грузоперевозки можно считать предпринимательским договором, так как он обладает не только всеми признаками предпринимательского договора, но и совпадает субъектный состав (субъектами предпринимательской деятельности выступают отправитель и получатель груза). Общие положения о грузоперевозке установлены ст. 400 ГК РФ, и к такому договору применима презумпция равенства сторон договорных обязательств. Несоответствие норм заключается в том, что,

несмотря на указанную презумпцию, ст. 796 ГК РФ и ст. 96 УЖТ РФ устанавливают презумпцию ограниченной ответственности перевозчика, тем самым правило о равенстве сторон договорных обязательств не соблюдается.

Одна из отличительных черт ответственности перевозчика — ее ограниченный характер. По общим правилам, опираясь на ст. 393 ГК РФ, сторона, нарушившая обязательства, должна возместить другой стороне все причиненные убытки в полном объеме (реальный ущерб и упущенная выгода). Однако на перевозчика груза железнодорожным транспортом эти положения не распространяются.

Если в процессе перевозки груз был испорчен, утерян или была обнаружена недостача, то нужно обязать перевозчика возместить владельцу груза все затраты на необходимый ремонт или замену утерянных или испорченных частей груза. Законодатель, ни в ГК РФ, ни в транспортном законодательстве такой обязанности не установил.

Кроме того, перевозчик обязан возместить все денежные средства, которые были внесены за перевозку груза. При этом нигде не говорится, что перевозчик обязан возмещать упущенную выгоду. Если убытки были образованы из-за порчи, утери или недостачи груза, возмещению они не подлежат [4].

Презумпция ограниченной ответственности перевозчика выглядит несправедливой по отношению к другим участникам договора и не соотносится с правилом единства перевозки и поставки [6]. Грузоотправителю может быть возмещен только реальный ущерб. Тогда как он будет нести ответственность перед покупателем в полном объеме? Добиваться полной ответственности перевозчика будет невыгодно, так как согласно ст. 118 УЖТ РФ возложить на него полную ответственность почти невозможно.

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

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

законодательства, определив, что общие положения о грузоперевозке применяются только в том случае, если это не противоречит транспортным уставам и кодексам.

Литература

1. Бояркина, Е. В. Проблемы правового регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом / Е. В. Бояркина // Молодой ученый. — 2019. — № 27 (265).
2. Гражданское право : учебник : в 3 томах. — Том 3 / Е. Н. Абрамова [и др.] ; под редакцией А. П. Сергеева. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Проспект, 2020.
3. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебник / В. А. Егиазаров. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юстицинформ, 2008.
4. Протас, Е. В. Гражданское право : учебное пособие / Е. В. Протас. — Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020.
5. Протас, Е. В. Особенности участия третьего лица в договоре перевозки груза / Е. В. Протас, М. А. Шматов // Право и образование. — 2020. — № 3. — С. 89—95.
6. Протас, Е. В. Договор поставки в условиях рыночной экономики : учебное пособие / Е. В. Протас. — Москва : МГИУ, 1999.
7. Фижбан, И. А. Особенности ответственности перевозчика за нарушение обязательств по железнодорожной перевозке грузов / И. А. Фижбан // Молодой ученый. — 2020. — № 22 (312). — С. 319—322.

References

1. Boyarkina, Ye. V. Problemy pravovogo regulirovaniya perevozki gruzov zheleznodorozhnym transportom [Problems of legal regulation of the transportation of goods by rail] / Ye. V. Boyarkina // Molodoy uchenyy. — 2019. — № 27 (265).
2. Grazhdanskoye pravo : uchebnik : v 3 tomakh. — Tom 3 [Civil law] / Ye. N. Abramova [i dr.] ; pod redaktsiyey A. P. Sergeyeva. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Prospekt, 2020.
3. Yegiazarov, V. A. Transportnoye pravo : uchebnik [Transport law] / V. A. Yegiazarov. — 6-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Yustitsinform, 2008.
4. Protas, Ye. V. Grazhdanskoye pravo : uchebnoye posobiye [Civil law] / Ye. V. Protas. — Moskva : Yuridicheskiy institut RUT (MIIT), 2020.
5. Protas, Ye. V. Osobennosti uchastiya tret'yego litsa v dogovore perevozki gruzha [Features of the participation of a third party in the contract for the carriage of goods] / Ye. V. Protas, M. A. Shmatov // Pravo i obrazovaniye. — 2020. — № 3. — S. 89—95.
6. Protas, Ye. V. Dogovor postavki v usloviyakh rynochnoy ekonomiki : uchebnoye posobiye [Supply agreement in a market economy] / Ye. V. Protas. — Moskva : MGIU, 1999.
7. Fizhban, I. A. Osobennosti otvetstvennosti perevozchika za narusheniye obyazatel'stv po zheleznodorozhnoy perevozke gruzov [Features of the carrier's liability for violation of obligations for railway transportation of goods] / I. A. Fizhban // Molodoy uchenyy. — 2020. — № 22 (312). — S. 319—322.