ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656.862

Кулагина Анна Сергеевна,
Российский университет транспорта (МИИТ)
kulagina.anna.serg@gmail.com

Анализ судебной практики для выявления проблемных моментов определения субъекта при доказывании вины перевозчика груза при железнодорожных перевозках

Аннотация. В статье представлен анализ судебной практики и актуальных вопросов, связанных с определением субъекта, ответственного за доказывание вины перевозчика в ситуациях, когда возникает проблема несохранности груза при железнодорожных перевозках. Рассматриваются ключевые нормативные положения, такие как ст. 118 УЖТ РФ и ч. 1 ст. 796 ГК РФ. Выявлены противоречия и разночтения в толковании этих норм судами, а также предложены рекомендации по совершенствованию транспортного законодательства в этой сфере.

Ключевые слова: противоречия законодательства; железнодорожные перевозки; несохранность груза; ответственность перевозчика; договор перевозки.

Anna S. Kulagina,
Russian University of Transport (MIIT)

Analysis of judicial practice to identify problematic issues in determining the subject when proving the guilt of a cargo carrier during railway transportation

Abstract. The current paper has presented an analysis of judicial practice and current issues related to determining the subject responsible for proving the guilt of the carrier in situations where there is a problem of unsafe cargo during railway transportation. There have been considered such key regulations as Art. 118 UZhT of the Russian Federation and Part 1 of Art. 796 of the Civil Code of the Russian Federation. There have been identified contradictions and discrepancies in the interpretation of these norms by the

courts, and proposed recommendations for improving transport legislation in this area.

Keywords: contradictions in legislation; railway transportation; unsafe cargo; carrier's liability; contract of transportation.

Современные соглашения о перевозке грузов широко распространены и играют значительную роль в коммерческой сфере, обеспечивая перемещение товаров в различных направлениях.

Особый интерес в развитии грузоперевозок проявляется в сфере перевозки грузов с использованием железнодорожного транспорта. Несмотря на то что вопросы, касающиеся перевозки грузов, включая железнодорожные грузоперевозки, оформлены давно, и законодательство, регулирующее данное направление, в значительной степени сформировано, следует отметить, что все же имеют место пробелы в нормативно-правовом регулировании данного вида грузоперевозок.

Законодательство, регулирующее сферу железнодорожных грузоперевозок, представляет собой составную часть гражданского законодательства и обязано соответствовать его основополагающим принципам, закрепленным в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее — ГК РФ).

Ответственность за доказывание вины перевозчика означает, что в случае возникновения проблем или ущерба в процессе перевозки сторона, обвиняющая перевозчика в невыполнении обязательств или причинении ущерба грузу, обычно должна предоставить доказательства того, что перевозчик не соблюдал условия договора перевозки или не обеспечил должный уровень заботы о грузе.

В контексте ответственности за груз в транспортных сделках это может означать, что грузоотправитель (или грузополучатель) должен представить доказательства того, что ущерб грузу причинен из-за небрежности или невыполнения обязательств со стороны перевозчика.

Тем не менее в некоторых юрисдикциях существует презумпция ответственности перевозчика за сохранность и целостность груза в течение перевозки. Это означает, что если груз был передан перевозчику в надлежащем состоянии, перевозчик несет ответственность за ущерб или утрату груза, если не может доказать, что это произошло по вине грузоотправителя, обстоятельствам непреодолимой силы или другим исключительным обстоятельствам.

Важно уточнить конкретные правила и условия в соответствующем законодательстве или в договоре между сторонами для определения, кто несет ответственность за доказывание вины перевозчика в конкретном случае.

Глава 40 ГК РФ посвящена договорам перевозки. Она включает в себя правила, касающиеся различных видов транспорта, таких как

автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный; устанавливает общие правила и ответственность сторон при осуществлении перевозки. Например, в главе регулируются вопросы оформления договора, оплаты перевозки, ответственности за утрату или повреждение груза.

В свою очередь Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее — УЖТ РФ) содержит более детальные и специфические нормы, касающиеся перевозок на железнодорожном транспорте. Они регулируют различные аспекты перевозок, включая процедуры приема грузов, ответственность перевозчика, обязанности сторон и другие вопросы, касающиеся железнодорожных перевозок.

В совокупности эти нормы и правила создают основу для разрешения споров, возникающих в контексте договоров перевозки на железнодорожном транспорте в России, и определяют правовые обязанности сторон в таких сделках.

Проблема фрагментированности и разнообразия нормативных правовых актов, регулирующих правоотношения в сфере перевозки грузов, действительно может создавать сложности для сторон, участвующих в таких сделках. Наличие коллизионных норм может усложнять понимание и соблюдение правил и требований. Для решения этой проблемы стороны, заключающие договоры перевозки, должны быть особенно внимательны к выбору применимых нормативных актов и условий.

Кроме того, государственные органы и законодатели могут принимать меры по упорядочению и унификации нормативных актов, чтобы уточнить процесс соблюдения законов в сфере перевозки грузов и уменьшить правовую неопределенность для всех участников рынка перевозок.

Противоречия между нормами ГК РФ и УЖТ РФ могут привести к сложностям и разночтениям в судебной практике. Одним из таких противоречий является определение лица, ответственного за доказывание вины перевозчика в случаях несохранности груза при перевозке железнодорожным транспортом.

В ГК РФ субъектом доказывания вины перевозчика за несохранность груза является обычно грузоотправитель, т.е. та сторона, которая перевозит груз. Грузоотправитель должен доказать, что перевозчик не соблюдал условия перевозки или проявил небрежность или вину, которая привела к утрате или повреждению груза.

При этом УЖТ РФ и связанные с ним правила могут содержать специфические требования и процедуры для установления вины перевозчика. Эти правила изменяют стандартные нормы, установленные в ГК РФ и определяют иной порядок доказывания.

Для урегулирования таких противоречий и разъяснения правил применения в судебной практике часто требуется вмешательство судов. Следовательно, важно, чтобы стороны договоров перевозки на

железнодорожном транспорте учитывали специфические нормы, содержащиеся в УЖТ РФ, и консультировались с юристами, специализирующимися в области транспортного права, для правильного понимания и применения законов и урегулирования разногласий между сторонами.

При противоречии между нормами ГК РФ и УЖТ РФ будут применяться нормы УЖТ РФ как специальные нормы, регулирующие отношения в сфере железнодорожных перевозок. Однако в случае таких противоречий могут возникать вопросы и споры, какие нормы применять и в какой последовательности, что требует уточнения и разъяснения в судебной практике. Таким образом, в случае разногласий между нормами ГК РФ и УЖТ РФ суды должны принимать решения на основе конкретных обстоятельств дела и применять законы в соответствии с конкретной ситуацией.

Нормы УЖТ РФ могут определять процедуры для установления вины перевозчика при железнодорожных перевозках. Так, ст. 118 определяет случаи, в которых перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение груза. Эти случаи включают в себя следующие условия.

1. Груз и грузобагаж прибыли в исправных вагонах, контейнерах с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, или в исправных вагонах, контейнерах без перегрузки в пути следования, с исправной защитной маркировкой или увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза или грузобагажа.

2. Недостача или повреждение груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой в открытом железнодорожном подвижном составе.

3. Перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя.

4. Недостача груза не превышает норму естественной убыли и значение предельного разрыва в результатах определения массы нетто груза.

5. Утрата, недостача или повреждение груза произошли из-за недостоверных, неточных или неполных данных, указанных грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной или заявлении на отправку грузобагажа.

6. Грузобагаж прибыл в исправной таре или упаковке.

7. Перевозка продовольственных и скоропортящихся грузов осуществлялась как перевозка грузобагажа под ответственность отправителя, если они были доставлены в срок.

Указанные условия являются исключениями и применяются в конкретных ситуациях с учетом определенных условий и особенностей перевозки и увязываются с конкретными условиями и характеристиками перевозки. Когда перевозчик освобождается от ответственности в

соответствии со ст. 118 УЖТ РФ, грузоотправитель по договору не обязан представлять доказательства вины перевозчика. Это означает, что в определенных ситуациях, установленных законом, грузоотправитель по договору не обязан доказывать вину перевозчика, если во время перевозки возникают проблемы или убытки.

В данном случае нормы ст. 118 УЖТ, устанавливающие особенности в распределении бремени доказывания в сфере железнодорожных перевозок, могут быть несовместимы с нормами ГК РФ, и при возникновении споров стороны могут ссылаться на нормы ГК РФ в качестве основы для разрешения спора, если считают, что перевозчик должен нести ответственность на началах вины. Суды могут учитывать эту проблему и разъяснять, какие нормы применять в конкретных ситуациях.

Рассмотрев положения ст. 118 УЖТ РФ, можно заметить, что она фактически перекладывает бремя доказывания отсутствия вины с перевозчика на предъявителя претензии.

В соответствии с нормами п. 1 ст. 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Применение законодательства и разрешение споров в таких случаях могут зависеть от конкретных обстоятельств дела и позиции сторон, и судебные органы могут принимать решения на основе действующего законодательства и практики.

Таким образом, мы видим существующую коллизию между нормами УЖТ РФ и ГК РФ в отношении ответственности за несохранность груза, что создает юридическую неопределенность и может затруднить обеспечение законности и единства судебной практики в ситуациях, связанных с перевозками на железнодорожном транспорте.

Для урегулирования подобных коллизий и обеспечения единства правоприменения, часто требуется внимательное изучение и разъяснение нормативных актов, а также возможные изменения в законодательстве. Это может потребовать действий законодателей или интерпретации законов судами в рамках конкретных дел. Важно также, чтобы юристы и адвокаты, участвующие в судебных спорах по вопросам перевозок на железнодорожном транспорте, были внимательны к специфическим нормам УЖТ РФ и ГК РФ, чтобы правильно интерпретировать законы и защищать интересы своих клиентов.

Кроме того, государственные органы, включая Минтранс России, могут проводить работу над унификацией нормативных актов и разрешением

противоречий в законодательстве, чтобы облегчить соблюдение законов и устранить неопределенность для всех участников рынка перевозок.

В качестве примера возьмем дело № А43-31939/2022, рассмотренное в Арбитражном суде Новосибирской области 10 мая 2023 г., о взыскании стоимости недостающего товара по причине того, что груз прибыл разукомплектованным, с признаками хищения имущества. Истец утверждает, что ответчик не выполнил свои обязательства по сохранности груза в пути следования, что привело к убыткам. Конкретно, малый катер, являющийся частью груза, был разукомплектован и непригоден к использованию из-за этой утраты, что может повлиять на выполнение служебно-боевых задач истца.

Суд, рассмотрев доказательства, пришел к выводу, что утрата груза действительно произошла на пути следования до станции Тихорецкая, до момента передачи груза грузополучателю. В то же время не установлены факты, свидетельствующие о наличии вины у грузоотправителя или перевозчика.

Ответчик не представил доказательства, которые могли бы указать на то, что надлежащее исполнение обязательств охраны груза оказалось невозможным из-за действий или бездействия истца и перевозчика или что утрата груза произошла после передачи его грузополучателю.

Таким образом, суд принял решение, что ответчик не выполнил свои обязательства по сохранности груза, что привело к убыткам у истца, и установить вину грузоотправителя или перевозчика нет возможности, так как на то нет доказательств.

Суд не принял доводы ответчика о недоказанности факта хищения груза в период нахождения под охраной и, следовательно, не признал вины ответчика по следующим причинам.

В ст. 23 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и ст. 17 УЖТ РФ обязанность по охране грузов в пути следования и на железнодорожных станциях возлагается на перевозчика за счет собственных средств либо на грузоотправителей и грузополучателей.

Таким образом, перевозчик несет ответственность за обеспечение сохранности груза в пути следования, и в случае хищения груза ответчик, как перевозчик, должен доказать, что он выполнил свои обязательства по охране груза в соответствии с законодательством и нормами УЖТ РФ. Если он не может доказать это обстоятельство, то суд может прийти к выводу о его вине в случае хищения груза.

Апелляционный суд подчеркнул, что в данном случае не на перевозчике лежит бремя доказывания отсутствия его вины в случае несохранности груза. Вместо этого суды приняли решение переложить бремя доказывания на грузоотправителя. То есть суды пришли к выводу, что грузоотправитель должен представить доказательства того, что

перевозчик не выполнил свои обязанности в отношении сохранности груза.

Суды, таким образом, пришли к выводу, что грузоотправитель несет бремя доказывания вины перевозчика в случае несохранности груза, и это может повлиять на решение дела и размер компенсации или возмещения убытков в данной ситуации.

Существуют разногласия между различными судами по вопросу о бремени доказывания в случаях, предусмотренных ст. 118 УЖТ РФ.

Ознакомившись с постановлением Арбитражного суда Московского округа от 17 февраля 2015 г. № КГ-А40/198-15, мы видим, что в данном случае суд может учесть доказательства грузоперевозчика, что недостача груза произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам.

Тем не менее бывают и такие ситуации, когда грузоперевозчик не представил доказательств недостачи груза по упомянутым выше обстоятельствам. В таких случаях суд кассационной инстанции может и не учесть аргументы грузоперевозчика о неприменении ст. 118 УЖТ РФ.

Эти различия в юридических позициях разных судов могут возникнуть из-за интерпретации норм законодательства в разных судебных решениях. Они могут зависеть от конкретных обстоятельств каждого дела и представленных доказательств. В таких случаях решение вынесено судом, и его оспаривание или пересмотр может потребовать юридической апелляции и обращения в более высокие судебные инстанции.

Позиция судов, основанная на указаниях Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ [постановление от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного прав транспорта Российской Федерации”»] о том, что грузовладельцам не следует доказывать вину перевозчика в случаях, предусмотренных ст. 118 УЖТ РФ, подтверждается указаниями Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ, которые говорят, что перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, повреждение или порча груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В данном контексте указания Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ подтверждают правильность позиции судов, согласно которой грузовладельцам не нужно доказывать вину перевозчика в случаях, предусмотренных ст. 118 УЖТ РФ.

Предложение по усовершенствованию транспортного законодательства в области определения субъекта, ответственного за доказывание вины перевозчика, кажется разумным и способствует устранению возможных противоречий и неоднозначности в данной области и приведет к устранению неоднозначности толкования норм в судебной практике. Все

это будет способствовать определению более четкой и справедливой процедуры разрешения споров в данной области.

Внедрение данного предложения в транспортное законодательство может привести к следующим позитивным результатам.

1. Правовая ясность. Уточнение субъекта доказывания вины перевозчика позволит устранить неоднозначности и споры в судебной практике. Грузоотправители и перевозчики будут лучше понимать свои обязанности и права.

2. Справедливость. Это предложение способствует справедливому разрешению споров и позволит перевозчикам доказывать свою невиновность, когда на них не лежит ответственность за несохранность груза.

3. Ускорение процедур. Стороны легко смогут определить, кто несет ответственность, что ускорит процесс разрешения споров и снизит нагрузку на судебные инстанции.

4. Защита интересов сторон. Это предложение также обеспечивает более четкую защиту интересов как грузоотправителей, так и перевозчиков, что способствует стабильным и надежным перевозкам.

Таким образом, предложенные изменения ст. 118 УЖТ, которые признают субъекта доказывания вины перевозчика, как это установлено в ч. 1 ст. 796 ГК РФ, могут улучшить законодательную базу и судебную практику в сфере перевозок железнодорожным транспортом.