

Егоров Данила Дмитриевич

магистрант

НОУ ВО «Международный институт

экономики и права»

г. Москва

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

***Аннотация:** в данной статье рассмотрены особенности ответственности сторон по договору железнодорожной перевозки груза как разновидности гражданско-правовой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение условий договора. Автором выявлены пробелы действующего законодательства, предложены пути их решения, обращено внимание на неполноту норм гражданского и транспортного законодательства.*

***Ключевые слова:** ответственность, железнодорожная перевозка, груз, накладная, договор.*

В настоящее время широко распространена практика перевозки грузов железнодорожным транспортом, это связано с большой протяженностью железных дорог, возможностью перевозки значительного объема груза, а также удобством доставки перевозимого груза даже в небольшие пункты назначения.

Для установления правовых взаимоотношений между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем, а именно, взаимных прав и обязанностей сторон при перевозке груза железнодорожным транспортом, заключается договор железнодорожной перевозки груза. Следует отметить, что данный договор имеет свои особенности. Несмотря на то, что договор имеет признаки гражданско-правовой сделки, часть норм являются императивными, что позволяет ученым высказывать мнение, что действия сторон по договору железнодорожной перевозки грузов должны регулироваться в рамках административного права [6, с. 11].

Учитывая наличие взаимных прав и обязанностей у сторон по договору железнодорожной перевозки груза, в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, может возникнуть ответственность виновной стороны. Но в определении такой ответственности в железнодорожном праве есть ряд особенностей, который отличает данный договор от других гражданско-правовых сделок.

Рассматривая проблемы ответственности сторон по договору железнодорожной перевозки груза необходимо отметить, что данный договор может быть как двусторонним, так и многосторонним. Примерами последнего могут служить договоры, заключаемые для импорта или экспорта груза, поскольку при транзите участвует несколько перевозчиков, которые отвечают по своим обязательствам солидарно. Дискуссионным остается вопрос, можно ли считать договор железнодорожной перевозки груза исключительно трехсторонним, когда перевозка осуществляется внутри одной страны. А.М. Соколов отмечает, что данная правовая характеристика дается договору многими учеными, поскольку фактически в нем участвует три стороны: грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель. Однако следует помнить, что нередко грузоотправитель и грузополучатель совпадают, являясь одним субъектом правоотношений. Такая ситуация может возникнуть, когда юридическому лицу необходимо перевезти груз с одной точки дислокации в другую. В таком случае отсутствуют основания говорить, что договор является трехсторонним. Обратная же ситуация возникает, когда получатель груза и отправитель не совпадают. Нередко грузополучатель осуществляет свою обязанность по оплате перевозки груза грузоперевозчику, а в случае невыполнения обязательства, несет ответственность. Все это свидетельствует о том, что при такой конструкции договора перевозки груза железнодорожным транспортом можно утверждать, что грузополучатель является стороной договора. Таким образом, однозначно установить является рассматриваемый договор двусторонним или трехсторонним, по нашему мнению, не представляется возможным.

Применительно к договору железнодорожной перевозки груза гражданско-правовая ответственность имеет ряд особенностей. Это регламентировано Гражданским кодексом Российской Федерации, а также расширительно растолковано в Уставе железнодорожного транспорта. Так, статья 796 Гражданского кодекса Российской Федерации устанавливает случаи, в которых ущерб возмещается перевозчиком груза. Статья 96 Устава устанавливает размеры такого возмещения. При этом следует отметить, что норма Гражданского кодекса, которая устанавливает положение о том, что соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами [2, п. 2 ст. 793], является неполной. При этом статьей 114 Устава железнодорожного транспорта регламентирована недействительность соглашений, которые устанавливают ограничения ответственности не только перевозчика, но и грузоотправителя и грузополучателя. Однако в абсолютном большинстве случаев в делах по железнодорожным перевозкам суды все же исходят из презумпции вины перевозчика, которая следует из содержания ст. 796 ГК РФ и ст. 95 УЖТ РФ. При этом суды ссылаются (в том числе) и на пункт 37 Постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. №30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона УЖТ РФ», в соответствии с которым перевозчик должен доказать, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело [10, с. 46].

Несмотря на то, что статья 793 Гражданского кодекса является бланкетной, отсылает правоприменителя к нормам соответствующих кодексов, для корректного толкования данной нормы необходимо внесение изменений. Мы предлагаем изложить пункт 2 статьи 793 Гражданского кодекса Российской Федерации в следующей редакции: «Соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности сторон по договору перевозки недействительны, за исключением

случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами».

Что касается ответственности грузоотправителя, данная категория тоже вызывает немало дискуссий среди ученых-юристов, изучающих данный вопрос. Причинами для таких дискуссий служит своего рода двойная ответственность, которой подвергается грузоотправитель. Такой вывод можно сделать из буквального толкования норм Устава железнодорожного транспорта. Грузоотправитель и перевозчик несут ответственность за невыполнение принятой заявки в виде штрафа. Грузоотправитель также уплачивает перевозчику сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения [3, ст. 94]. На данную проблему обращает внимание А.М. Соколов, указывая, что сбор уплачивается не в доход государства, а в пользу перевозчика, при этом взыскание одновременно сбора и штрафа представляет собой, по сути, возложение двух видов ответственности за одно и то же нарушение [9, с. 279]. Учитывая, что в юридической науке известен принцип недопустимости повторного привлечения к юридической ответственности за одно и то же правонарушение [4, с. 15], мы считаем целесообразным предложение об отмене одного из видов ответственности грузоотправителя, а именно, выплаты сбора в пользу грузо-перевозчика.

Кроме того, грузоотправитель несет ответственность за искажение сведений в транспортной накладной, в данном случае грузоотправитель также уплачивает сбор в пользу перевозчика [3, ст. 98; 5, с. 104]. Данный факт можно объяснить тем, что накладная является основным документом, который составляется во исполнение заявки на перевозку по факту передачи груза от грузоотправителя перевозчику. Это документ, который сопровождает груз на всем пути его следования. При международной перевозке груза перевозчик обязан отказать в приеме груза к перевозке, в случае неправильного или неполного заполнения документации [1, пар. 4 ст. 22]. Правильность заполнения накладной играет важную роль в случае возникновения спора между сторонами договора железнодорожной пе-

ревозки груза, поскольку фактически это единственный документ, который свидетельствует о состоянии и количестве имущества, передаваемого от одной стороны к другой. Таким образом, повышенная ответственность лица, заполняющего накладную, объективна и обоснована.

Особенности ответственности грузополучателя заключаются в том, что возникновение обязанности по возмещению какого-либо ущерба возникает у данной стороны договора только в случае его согласия на принятие прибывшего груза. Данная особенность регламентирована нормами Устава железнодорожного транспорта, которыми установлено право отказа грузополучателя от груза, передаваемого перевозчиком, в определенных случаях. Следует отметить, что в законе отсутствует прямое указание на наступление ответственности грузополучателя только при наличии его согласия на получение груза. На наш взгляд абзац первый статьи 106 Устава железнодорожного транспорта необходимо изложить в следующей редакции: «После прибытия груза, грузобагажа на железнодорожную станцию назначения и уведомления перевозчиком грузополучателя (получателя) о прибытии груза, грузобагажа в его адрес, ответственность за расчеты за перевозку возлагается на грузополучателя (получателя), в случае согласия последнего на получение прибывшего груза».

Гражданский кодекс Российской Федерации, Устав железнодорожного транспорта, а также международные соглашения по перевозке груза железнодорожным транспортом устанавливают ответственность сторон по договору железнодорожной перевозки груза, подробно регламентируя основания наступления такой ответственности. Однако ряд выявленных противоречий и неточностей в действующем законодательстве требует пересмотра редакций нормативно-правовых актов, с целью устранения недостатков и недопустимости двоякого толкования норм права.

Список литературы

1. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 01.11.1951 (с изм. и доп. на 01.07.2017).

2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ (ред. от 28.03.2017) // Собрание законодательства РФ. – 29.01.1996. – №5. – Ст. 410.

3. Федеральный закон от 10.01.2003 №18-ФЗ (ред. от 01.05.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 13.01.2003. – №2. – Ст. 170.

4. Василевич С.Г. Принцип недопустимости повторного применения мер ответственности за одно правонарушение // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – М.: Юрическое издательство «Норма», 2016. – С. 14–20.

5. Гречуха В.Н. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: монография. – М.: Юстиция, 2016. – 244 с.

6. Карнушин В.Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества // Транспортное право. – 2016. – №1. – С. 10–12.

7. Карпецкая Д.В. Правовое регулирование деятельности отрасли (железнодорожный транспорт): Учебное пособие для техникумов и колледжей ж.-д. транспорта. – М.: УМК МПС России, 2013. – 372 с.

8. Новиков В.М. Транспортное право (железнодорожный транспорт): Учебник для студентов вузов ж.-д. транспорта. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. – 358 с.

9. Соколов А.М. Опыты цивилистического исследования: Сборник статей / Д.В. Гудков, И.И. Зикун, А.А. Зябликов [и др.]; рук. авт. кол. и отв. ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. – М.: Статут, 2016. – С. 253–288.

10. Трофимов С.В. Нормативное регулирование ответственности грузоперевозчиков в гражданском и транспортном законодательстве // Адвокат. – 2017. – №2. – С. 43–47.