

Егоров Данила Дмитриевич

магистрант

НОУ ВО «Международный институт

экономики и права»

г. Москва

РЕАЛИЗАЦИЯ ГРУЗА ПЕРЕВОЗЧИКОМ ПО ДОГОВОРУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

***Аннотация:** данная статья посвящена вопросу реализации груза по действующему российскому законодательству. В процессе железнодорожной перевозки груза может возникнуть ситуация, когда перевозимый груз не может быть вручен грузополучателю. Автор статьи анализирует причины, по которым может возникнуть такая ситуация в зависимости от наличия вины одной из сторон договора. В работе анализируются нормы российского законодательства и мнения авторов научных статей и монографий, а также приводятся предложения по совершенствованию законодательства.*

***Ключевые слова:** реализация груза, железнодорожная перевозка, груз, перевозчик, стороны договора.*

Договор железнодорожной перевозки груза заключается между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем. По общим условиям данного договора 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, п. 1 ст. 785].

На практике возможно возникновение ситуации, когда перевозчик по независящим от себя причинам не может вручить груз грузополучателю. Это может быть следствием неправильного документального оформления, а именно, неверное указание адреса получателя и иных сведений о нем. Кроме того, невыдача груза уполномоченному лицу на его получение может быть следствием недобросовестного исполнения обязательства самим получателем. Законодатель

связывает эту недобросовестность с обязанностью произвести окончательные расчеты с перевозчиком, и в случаях, когда такая обязанность не выполняется, за перевозчиком сохраняется право удерживать груз с последующей возможностью его реализации.

Российское законодательство содержит исчерпывающий перечень случаев, в которых перевозчик имеет право реализовать перевозимый груз. Внимательно проанализировав эти случаи, можно поделить их на несколько групп в зависимости от причины невозможности вручения груза грузополучателю. Условно мы можем выделить четыре таких основания: вина грузоотправителя, вина перевозчика, вина грузополучателя и отсутствие вины какой-либо из сторон договора железнодорожной перевозки груза, когда груз не может быть вручен получателю по причинам, независящим от воли субъектов. Перечень случаев, когда груз может быть реализован, содержится в пункте 2 Приказа Минтранса РФ от 13.03.2007 №28 «Об утверждении Правил реализации грузов на железнодорожном транспорте». К наличию вины грузоотправителя можно отнести следующее: отсутствие решения о судьбе груза, в случае, когда получатель груза отсутствует на станции назначения. При этом следует помнить, что поскольку перевозочные документы заполняются в начале пути следования груза грузоотправителем, то причинами отсутствия получателя по месту прибытия груза может служить не правильное заполнение документации.

Также законодатель прямо указывает на вину грузополучателя в случае, когда товар задержан на приграничных и припортовых передаточных станциях таможенными органами или иными органами государственного контроля (надзора) по причине нарушения грузоотправителем правил перевозок грузов или таможенных правил [4, абз. 5 п. 2]. При этом обязательным условием, при котором перевозчик сможет реализовать груз, является отсутствие решения отправителя или получателя груза о его судьбе.

Законодатель прямо указывает на право удержания груза перевозчиком, в случае неисполнения грузополучателем обязанности произвести окончательные расчеты по перевозке. В данном случае недобросовестное исполнение одной из

сторон договора своих обязательств, влечет нарушение прав другой стороны. При этом закон в защиту нарушенных прав устанавливает, что в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей перевозчик, если иная форма уведомления не предусмотрена соглашением сторон, вправе удерживать грузы с уведомлением об этом в письменной форме грузоотправителя, который в течение четырех суток после получения такого уведомления обязан распорядиться грузами. В случае если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению причитающихся перевозчику платежей и грузоотправитель не распорядится грузами, перевозчик, если иное не предусмотрено соглашением сторон, имеет право самостоятельно реализовать удерживаемые продовольственные и скоропортящиеся грузы [2, ст. 35]. Помимо этого, причиной, по которой груз может быть реализован перевозчиком, является бездействие грузополучателя, в случаях, когда перевозчику необходимо получить решение о судьбе груза, но получатель не принимает такого решения.

К вине перевозчика относится просрочка доставки груза, когда такой груз считается утраченным, а именно, если он не выдан грузополучателю по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки или по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки в прямом смешанном сообщении [2, ст. 45], либо если в случае просрочки доставки груза, получатель груза отказался его принять и не вынес решение о судьбе груза. Однако следует отметить, что не всегда просрочка доставки груза является следствием наличия вины перевозчика. Таким образом, мы условно выделяем четвертое основание, по которому перевозчик имеет право реализовать груз – отсутствие вины какой-либо из сторон договора железнодорожно перевозки груза. Такими причинами могут являться невозможность доставки груза, либо просрочка доставки, которые могут возникнуть вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок [2, ст. 29].

Решение о реализации груза по общему правилу принимает перевозчик. Однако не любой груз может быть реализован. Так, не подлежат реализации грузы, изъятые из оборота или ограниченные в обороте, грузы, в отношении которых таможенное оформление не завершено, а также специальные и воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд [2, ст. 35]. Кроме того, грузы, от которых грузополучатель отказался, могут быть обращены в федеральную собственность. Товары обращаются в федеральную собственность:

1) на основании решения суда по уголовному делу или делу об административном правонарушении при применении конфискации имущества со дня вступления в силу данного судебного решения;

2) на основании судебного акта по заявлению (иску) таможенного органа или иного уполномоченного органа о признании имущества бесхозным либо об обращении изъятых товаров в федеральную собственность в случаях, предусмотренных настоящим Федеральным законом, со дня вступления в силу судебного акта;

3) на основании помещения товаров под таможенную процедуру отказа в пользу государства со дня передачи таможенным органам товаров по акту приема-передачи [3, ст. 186].

Реализация перевозчиками грузов осуществляется на условиях договоров купли-продажи, исходя из цены грузов, подтвержденной документами об оплате или при отсутствии таких документов установленной соответствующим договором, либо исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, либо на основании экспертной оценки. Законодатель обязывает перевозчика оформлять и хранить документы, сопровождающие процесс реализации груза. На основании таких документов (чеки, квитанции) перевозчик имеет право удержать в свою пользу причитающиеся ему денежные средства, связанные с перевозкой груза и его реализацией. Остальные денежные средства должны быть переданы грузоотправителю или грузополучателю, либо в федеральный бюджет Российской Федерации. Однако законодатель в данном

случае не отграничивает порядок передачи денежных средств стороне, которая недобросовестно исполняла свои обязательства по договору железнодорожно перевозке груза, следствием чего возникла необходимость проведения процедуры по реализации груза. В статье 49 Устава железнодорожного транспорта установлено исключение только в отношении грузополучателя, который не исполнил свои обязательства перед перевозчиком по оплате услуг по перевозке груза. Таким образом, мы считаем, что указанная статья подлежит изменению и изложению в новой редакции: «Сумма, полученная перевозчиком за реализованные грузы, за вычетом причитающихся перевозчику платежей и затрат на реализацию грузов, за исключением случаев, предусмотренных статьей 35 настоящего Устава, а также за исключением случаев, когда будет доказано, что одна из сторон (грузоотправитель или грузополучатель) действовала недобросовестно, подлежит перечислению указанному в перевозочных документах грузополучателю в случае оплаты им стоимости грузов или грузоотправителю во всех остальных случаях».

При невозможности перечислить указанную сумму грузополучателю, грузоотправителю по независящим от перевозчика причинам указанная сумма по истечении срока исковой давности подлежит перечислению в доход федерального бюджета. По общему правилу иски перевозчиков к пассажирам, грузоотправителям (отправителям), грузополучателям (получателям), другим юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, возникшие в связи с осуществлением перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, могут быть предъявлены в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в суд, арбитражный суд в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления таких исков [2, ст. 126].

Подводя итог всему вышесказанному, следует отметить, что действующее законодательство хоть и наделяет перевозчика правом реализации груза, но не содержит четкой системы по регулированию и проведению такой процедуры. Необходимо отдельно анализировать причины, по которым груз не поступил во владение грузополучателю и в зависимости от этих причин, вносить изменения

в действующее законодательство, ужесточая санкционные меры по отношению к стороне, действовавшей недобросовестно.

Список литературы

1. «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.
2. 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.
3. Федеральный закон от 27.11.2010 №311-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О таможенном регулировании в Российской Федерации» // «Российская газета», №269, 29.11.2010.
4. Приказ Минтранса РФ от 13.03.2007 №28т «Об утверждении Правил реализации грузов на железнодорожном транспорте» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 27.04.2007 №9363) // «Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти», №20, 14.05.2007.
5. Вайпан В.А. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации / В.А. Вайпан, С.Р. Гладких, А.П. Любимов [и др.]; под ред. В.А. Вайпана. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Юстицинформ, 2007. –232 с.
6. Гречуха В.Н. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: Монография. – М.: Юстиция, 2016. – 244 с.
7. 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.