

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра управления грузовой и коммерческой работой

И. А. ЕЛОВОЙ, Е. В. МАЛИНОВСКИЙ,
Е. В. НАСТАЧЕНКО

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Часть II

*Рекомендовано учебно-методическим объединением по образованию
в области транспорта и транспортной деятельности для обучающихся
по специальности 1-44 01 03 «Организация перевозок и управление
на железнодорожном транспорте»
в качестве учебно-методического пособия*

Гомель 2021

УДК 656.225:347.463(075.8)

ББК 67.404.2

Е53

Рецензенты: начальник грузового отдела транспортного РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» *Н. В. Реджебов*;
кафедра права и экономических теорий (заведующий кафедрой – канд. юрид. наук, доцент *Ж. Ч. Коновалова* (БГЭУПК)

Еловой, И. А.

Е53 Правовое регулирование перевозок : учеб.-метод. пособие. В 2 ч. Ч. II / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, Е. В. Настаченко ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2021. – 103 с.

ISBN 978-985-891-027-3 (ч. II)

Рассматриваются основные положения по правовому регулированию отношений при организации и осуществлении перевозок грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом; правовые основы регулирования взаимоотношений при эксплуатации железнодорожных путей общего пользования, правовое регулирование перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом.

Дана характеристика форм и оснований имущественной ответственности за нарушение обязательств при перевозках железнодорожным транспортом, детально рассмотрены вопросы ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом, несохранность груза и просрочку в его доставке, другие нарушения условий перевозок грузов.

Рассмотрены также вопросы предъявления и рассмотрения претензий и исков, возникающих в связи с осуществлением перевозок железнодорожным транспортом.

Предназначено для студентов специальности 1-44 01 03 «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте».

УДК 656.225:347.463(075.8)

ББК 67.404.2

ISBN 978-985-891-027-3 (ч. II)

ISBN 978-985-891-003-7

© Еловой И. А., Малиновский Е. В.,
Настаченко Е. В., 2021

© Оформление. БелГУТ, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
1 Правовые основы регулирования взаимоотношений при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования	6
1.1 Правовые основы заключения и содержание договоров, регулирующих взаимоотношения сторон при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования	6
1.2 Основные правовые положения строительства и эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования	10
1.3 Правовые основы обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, порядок подачи и уборки вагонов	13
1.4 Учет времени нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования	16
1.5 Определение платы за пользование вагонами и контейнерами. Условия освобождения от платы за пользование вагонами и контейнерами	20
2 Имущественная ответственность за нарушение обязательств при перевозках железнодорожным транспортом. Ответственность сторон за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом.	24
2.1 Формы и основания имущественной ответственности	24
2.2 Особенности имущественной ответственности участников правоотношений при перевозках железнодорожным транспортом	27
2.3 Ответственность перевозчиков и грузоотправителей за невыполнение принятой заявки на перевозку груза	30
2.4 Условия освобождения перевозчиков и грузоотправителей от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов	33
3 Ответственность за несохранность груза и за просрочку в его доставке	38
3.1 Правовые основания ответственности за несохранность перевозимого груза и размер возмещения ущерба	38
3.2 Обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности за несохранность груза	41
3.3 Ответственность за просрочку в доставке груза	45
3.4 Особенности ответственности перевозчиков за несохранность груза и просрочку в его доставке при перевозке в международном железнодорожном сообщении	48
4 Ответственность за неправильное использование перевозочных средств и другие нарушения условий перевозок грузов железнодорожным транспортом	53
4.1 Ответственность за неочистку вагонов, контейнеров и превышение их грузоподъемности	53

4.2	Ответственность сторон за самовольное использование вагонов и контейнеров	55
4.3	Ответственность за необеспечение сохранности вагонов и контейнеров	56
4.4	Ответственность за предъявление запрещенного к перевозке груза	58
4.5	Ответственность за задержку вагонов по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам. Ответственность перед перевозчиком за расчеты по перевозке	60
5	Правовое регулирование перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом	64
5.1	Договор перевозки пассажира. Обязанности по организации пассажирских перевозок	64
5.2	Договоры перевозки багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом	67
5.3	Ответственность сторон по договорам перевозки пассажира, багажа и грузобагажа	71
6	Претензии, возникающие при перевозках железнодорожным транспортом	75
6.1	Претензионный порядок. Право на предъявление претензии к перевозчику	75
6.2	Требования, предъявляемые к оформлению претензий. Документы, необходимые для предъявления претензии	77
6.3	Сроки предъявления претензий к перевозчику	80
6.4	Порядок предъявления и рассмотрения претензий	83
6.5	Особенности предъявления и рассмотрения претензий по перевозкам грузов в международном железнодорожном сообщении	86
7	Иски при перевозках железнодорожным транспортом	91
7.1	Порядок предъявления исков, возникающих из перевозок железнодорожным транспортом	91
7.2	Содержание искового заявления и подведомственность хозяйственных споров при перевозках железнодорожным транспортом	94
7.3	Порядок рассмотрения и разрешения хозяйственных споров, возникающих из перевозок железнодорожным транспортом	97
	Список литературы	102

ВВЕДЕНИЕ

Железнодорожный транспорт наряду с другими видами транспорта должен обеспечивать своевременное и качественное удовлетворение потребностей субъектов хозяйствования, граждан в перевозках пассажиров, грузов и багажа. Важное место в совершенствовании работы железнодорожного транспорта общего пользования занимает правовое регулирование отношений, связанных с организацией и осуществлением таких перевозок.

Во второй части учебно-методического пособия подробно рассмотрены правовые основы регулирования взаимоотношений при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, во многом определяющего эффективность работы железнодорожного транспорта.

Значительная роль в жизни страны принадлежит перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров, багажа и грузобагажа. В пособии рассмотрены вопросы правового регулирования таких перевозок, включая обязанности по организации пассажирских перевозок, сущность договоров перевозки пассажира, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом, ответственность сторон по этим договорам.

Гражданско-правовая ответственность за нарушение обязательств по железнодорожным перевозкам определяется нормативными правовыми актами и соглашениями сторон. К отношениям по перевозкам железнодорожным транспортом применяются как общие нормы Гражданского кодекса Республики Беларусь, так и специальные нормы транспортного права, содержащиеся в Уставе железнодорожного транспорта общего пользования, а также в других нормативных правовых актах. В учебно-методическом пособии детально рассмотрена имущественная ответственность перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, других участников правоотношений на железнодорожном транспорте за различные виды нарушения обязательств.

Важным средством предварительного урегулирования разногласий в сфере хозяйственных обязательств при перевозках грузов железнодорожным транспортом является претензионный порядок. В учебно-методическом пособии указаны лица, имеющие право на предъявление претензий и исков к перевозчику, детально рассмотрены предъявляемые к оформлению претензионного заявления требования, указаны сроки предъявления и рассмотрения претензий при перевозках в различных видах сообщений.

Значительное внимание в учебно-методическом пособии уделено вопросам предъявления исков, возникающих из перевозок грузов железнодорожным транспортом, рассмотрения и разрешения соответствующих хозяйственных споров судебными органами.

1 ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

1.1 Правовые основы заключения и содержание договоров, регулирующих взаимоотношения сторон при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования

В соответствии с Законом Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте (далее – Закон) железнодорожными путями необщего пользования являются железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания отдельных потребителей на договорных условиях или выполнения работ для собственных нужд их владельца.

Железнодорожные пути необщего пользования могут принадлежать как владельцу инфраструктуры (организации железнодорожного транспорта общего пользования, которой принадлежит инфраструктура на праве хозяйственного ведения), так и иным лицам – владельцам железнодорожных путей необщего пользования (организации, которым принадлежат железнодорожные пути необщего пользования, непосредственно примыкающие к железнодорожным путям общего пользования, за исключением владельца инфраструктуры). Необходимо отметить, что при регулировании отношений, связанных с эксплуатацией железнодорожных путей необщего пользования согласно Уставу железнодорожного транспорта общего пользования (далее – УЖТ) и Правилам эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования (далее – Правила эксплуатации) выделяют также такие термины:

– организация, использующая железнодорожный путь необщего пользования, принадлежащий владельцу инфраструктуры (далее – пользователь), – грузоотправитель или грузополучатель, имеющие прирельсовый склад, погрузочно-разгрузочную площадку на железнодорожном пути необщего пользования, принадлежащем владельцу инфраструктуры, или в местах общего пользования;

– контрагент – грузоотправитель или грузополучатель, имеющие на территории владельца железнодорожного пути свой склад или примыкающий к его железнодорожному пути необщего пользования свой железнодорожный путь необщего пользования.

Взаимоотношения перевозчиков и соответствующих организаций при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования регулируются заключаемыми между ними договорами. *В зависимости от принадлежности железнодорожного пути необщего пользования различают два основных вида договоров*, заключаемых между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, пользователем, контрагентом:

1) договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, если железнодорожный путь необщего пользования не принадлежит владельцу инфраструктуры;

2) договор на подачу и уборку вагонов, если железнодорожный путь необщего пользования принадлежит владельцу инфраструктуры.

Технология работы железнодорожного пути необщего пользования во многом определяется принадлежностью локомотива, выполняющего подачу и уборку вагонов, маневровую работу на этом пути. Существуют две разновидности договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, заключаемых между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, – договор на эксплуатацию при обслуживании такого пути локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования и договор на эксплуатацию при обслуживании пути локомотивом принадлежащим перевозчику или в отношении которого перевозчиком заключен договор об оказании услуг локомотивной тяги (далее – локомотив перевозчика).

Договор, заключаемый между перевозчиком и пользователем при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования, также имеет две разновидности – договор на подачу и уборку вагонов при обслуживании такого пути локомотивом перевозчика и договор на подачу и уборку вагонов при обслуживании пути локомотивом пользователя.

В договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов должны быть указаны: принадлежность, общая длина и место примыкания железнодорожного пути необщего пользования; место установки знака «Граница подъездного пути»; характеристика и принадлежность обслуживающего железнодорожный путь необщего пользования локомотива; характеристика и техническое состояние верхнего строения пути, искусственных сооружений и земляного полотна; порядок подачи и уборки (передачи) вагонов, место и порядок производства приемо-сдаточных операций; количество одновременно сдаваемых и возвращаемых вагонов; среднесуточные размеры работы на железнодорожном пути необщего пользования и основные виды обрабатываемых грузов; наличие различных технических средств на железнодорожном пути необщего пользования (погрузочно-разгрузочные машины и механизмы, вагонные весы, маневровые средства и др.); характеристика мест погрузки и выгрузки (грузовых фронтов), технологические нормы на выполнение

погрузочно-разгрузочных работ с вагонами, определяемые в соответствии с главой 6 Правил эксплуатации; наличие и характеристика контрагентов; расстояние для взыскания платы за подачу и уборку вагонов (при осуществлении этих операций локомотивом перевозчика); порядок внесения установленных платежей перевозчику и др.

Договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов согласно УЖТ и Правилам эксплуатации должны учитывать технологию работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции, к которой он примыкает, а в соответствующих случаях и единые технологические процессы их работы, необходимость разработки которых определяется владельцем инфраструктуры. В соответствии с Правилами эксплуатации указанные единые технологические процессы работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания (далее – ЕТП) разрабатываются для железнодорожных путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивами владельца железнодорожного пути необщего пользования и имеющих среднесуточный грузооборот не менее 100 вагонов. Однако ЕТП при согласии сторон могут разрабатываться и при среднесуточном грузообороте менее 100 вагонов. Форма ЕТП, порядок его разработки, составления устанавливаются Белорусской железной дорогой, а порядок согласования сторонами и корректировки определен в главе 5 Правил эксплуатации.

Существенные особенности имеет порядок регулирования отношений перевозчиков с контрагентами. Так, в соответствии с п. 75 УЖТ при обслуживании контрагента локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования договор, определяющий порядок транспортного обслуживания контрагента, подачи и уборки вагонов, использования железнодорожного пути необщего владельца и др., заключается между ними без участия перевозчика. В этом случае внесение платы за пользование вагонами, контейнерами перевозчику осуществляет владелец железнодорожного пути необщего пользования (если иное не установлено договором между перевозчиком, владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом), который также является ответственным перед перевозчиком за использование, повреждение вагонов, контейнеров перевозчика. При обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом контрагента договор между перевозчиком и контрагентом в соответствии с Правилами эксплуатации может быть заключен только при наличии согласия владельца железнодорожного пути необщего пользования на пропуск вагонов для обслуживания мест погрузки, выгрузки контрагента, которое удостоверяется подписью владельца железнодорожного пути необщего пользования в договоре.

При обслуживании контрагента локомотивом перевозчика соответствующий договор (согласно УЖТ и Правилам эксплуатации – договор на подачу и уборку вагонов) заключается между перевозчиком и контрагентом, и отношения, связанные с ответственностью за повреждение вагонов, контейнеров, их использованием на железнодорожном пути необщего пользования и на железнодорожной станции примыкания в ожидании подачи вагонов, контейнеров регулируются между ними. При этом как и в рассмотренном выше случае, контрагент должен получить согласие владельца железнодорожного пути необщего пользования на пропуск вагонов по его территории в необходимых случаях. Следует отметить, что в случае необоснованного отказа владельца железнодорожного пути необщего пользования контрагент в указанных ситуациях имеет право обратиться в экономический суд.

Договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов в соответствии с УЖТ заключаются перевозчиком не более чем на пять лет, а порядок разработки и заключения этих договоров определен в главе 2 Правил эксплуатации. Так, предусмотрено, что перевозчик совместно с владельцем железнодорожного пути необщего пользования, пользователем или контрагентом, с которыми заключается договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования либо на подачу и уборку вагонов, не менее чем за три месяца до истечения срока действия ранее заключенного договора должны начать разработку проекта нового договора. При этом для определения условий такого договора представители перевозчика и владельца железнодорожного пути необщего пользования, пользователя или контрагента осуществляют совместное обследование железнодорожного пути необщего пользования и его технической оснащенности, результаты которого указываются в соответствующем акте (акте обследования условий работы железнодорожного пути необщего пользования), составляемом в трех экземплярах по приведенной в приложении к Правилам эксплуатации форме и содержащем все необходимые данные для разработки проекта договора.

Согласно Правилам эксплуатации проект договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов разрабатывается перевозчиком. Проект соответствующего договора, подписанный перевозчиком, в двух экземплярах направляется для подписания владельцу железнодорожного пути необщего пользования, пользователю или контрагенту. Указанное лицо должно в течение 30 дней с момента получения рассмотреть проект договора, подписать его и вернуть перевозчику один экземпляр подписанного им договора (при согласии с его положениями) или при несогласии с определенными положениями приложить к подписанному направленному перевозчику экземпляру проекта договора составленный протокол разногласий в двух экземплярах. При этом в проекте договора должно быть указано о наличии протокола разногласий.

Разногласия по договорам на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов рассматриваются перевозчиком, и о результатах рассмотрения он уведомляет соответствующего владельца железнодорожного пути необщего пользования, пользователя или контрагента. При недостижении согласия споры рассматриваются в порядке, установленном законодательством [1].

В соответствии с УЖТ и Правилами эксплуатации договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или на подачу и уборку вагонов предусматривается порядок изменения условий этих договоров до истечения срока их действия при изменении технологии работы либо технического оснащения железнодорожного пути необщего пользования или железнодорожной станции его примыкания.

1.2 Основные правовые положения строительства и эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования

В соответствии с п. 81 УЖТ строительство железнодорожных путей необщего пользования, а также устройств, предназначенных для выполнения погрузки, выгрузки и очистки вагонов, контейнеров, должно производиться по согласованию с Белорусской железной дорогой. В том случае, когда такие пути будут примыкать к железнодорожным путям необщего пользования, принадлежащим организации, не являющейся владельцем инфраструктуры, для осуществления их строительства необходимо согласование как с Белорусской железной дорогой, так и с этой организацией. При этом согласно п. 67 УЖТ реконструкция существующих и строительство новых железнодорожных станций, обусловленные примыканием строящихся железнодорожных путей необщего пользования, должны выполняться по согласованному с Белорусской железной дорогой проекту за счет средств заинтересованных лиц.

При проектировании железнодорожного пути необщего пользования следует учитывать, что в соответствии с УЖТ конструкция и состояние его путевых устройств и сооружений должны обеспечивать безопасный пропуск вагонов, а также обслуживающих этот путь локомотивов, в том числе соблюдение допустимых габаритов, действующих на железнодорожном транспорте. В обязанности грузоотправителей и грузополучателей с целью выполнения требований, касающихся безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности вагонного парка входит контроль габарита погрузки, очистки вагонов, массы погруженного в вагоны груза. Для реализации этого они используют габаритные ворота, смотровые вышки, весы и другие технические устройства, которые проектируются и сооружаются на железнодорожном пути необщего пользования.

Важное значение имеет и содержащееся в УЖТ и Правилах эксплуатации положение о том, что путевое развитие, сооружения и устройства железнодорожного пути необщего пользования должны обеспечивать в соответствии с объемом перевозок бесперебойную погрузку и выгрузку грузов, маневровую работу, рациональное использование вагонов и локомотивов. Указанная правовая норма требует от грузоотправителей и грузополучателей осуществлять планирование объемов работы железнодорожных путей необщего пользования по отправлению и прибытию грузов исходя из существующих возможностей по обработке вагонов с учетом неравномерности их поступления, в том числе с целью восполнения недогрузов. Требуемым объемам грузовой и маневровой работы на железнодорожном пути необщего пользования должны в полной мере отвечать количество и типы используемых погрузочно-разгрузочных механизмов, имеющиеся путевое развитие, весовые и другие сооружения и устройства, определяющие перерабатывающую способность железнодорожного пути необщего пользования [2].

Железнодорожные пути необщего пользования должны соответствовать утвержденной проектной и технической документации. Открытие построенного железнодорожного пути необщего пользования для постоянной эксплуатации и подача на этот путь железнодорожного подвижного состава осуществляются только после окончания всех строительных работ согласно проекту, принятия этого пути в эксплуатацию соответствующей комиссией с участием владельца инфраструктуры, который устанавливает порядок его обслуживания. При этом согласно УЖТ и Правилам эксплуатации на каждый железнодорожный путь необщего пользования его владелец должен разработать план, технический паспорт, продольный профиль и чертежи искусственных сооружений, которые направляются владельцу инфраструктуры при принятии железнодорожного пути необщего пользования в эксплуатацию. На основании переданных документов владелец инфраструктуры вносит изменения в техническо-распорядительный акт (далее – ТРА) станции примыкания и в качестве приложения к нему составляет ведомость железнодорожного пути необщего пользования.

В техническом паспорте указываются технические характеристики и состояние рельсов, шпал, балласта, земляного полотна, сооружений, весовых приборов, механизмов и устройств, предназначенных для погрузки, выгрузки, очистки, промывки вагонов, механизмов и устройств, взаимодействующих с вагоном при выполнении маневровых работ, других обустройств и механизмов в соответствии с формой технического паспорта, которая так же, как и порядок его ведения, устанавливаются Белорусской железной дорогой. В дальнейшем обо всех изменениях в техническом паспорте владелец железнодорожного пути необщего пользования обязан сообщить владельцу инфраструктуры с приложением соответствующих документов, который выполняет внесение этих изменений в ТРА станции примыкания и ведомость железнодорожного пути необщего пользования (п. 6 Правил эксплуатации).

Для временной эксплуатации железнодорожный путь необщего пользования может быть открыт на условиях временного соглашения между перевозчиком и организацией, осуществляющей его строительство, отвечающей за сохранность груза, железнодорожного подвижного состава, его своевременный возврат, обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. На условиях такого временного соглашения и осуществляется подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования в период его строительства.

В соответствии с п. 3 Правил эксплуатации обязанности по техническому содержанию и ремонту железнодорожных путей необщего пользования определяются в зависимости от их принадлежности, т. е. возлагаются на владельца. При этом в том случае, когда железнодорожный путь необщего пользования принадлежит владельцу инфраструктуры, содержание и ремонт пути производится средствами и за счет владельца инфраструктуры, а очистка от мусора и снега, остатков грузов, уничтожение сорной растительности, отвод талых и ливневых вод, удаление посторонних предметов с железнодорожного пути необщего пользования, его освещение в пределах занимаемой территории должно осуществляться обслуживаемым с использованием этого пути грузоотправителем, грузополучателем.

Железнодорожные пути необщего пользования должны содержаться в полной исправности в соответствии с действующими на железнодорожном транспорте техническими нормативными правовыми актами, прежде всего, с Правилами технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь [3]. При принадлежности железнодорожного пути необщего пользования владельцу инфраструктуры содержание путевого хозяйства в надлежащем техническом состоянии возлагается на него, но обслуживание и содержание погрузочно-разгрузочных механизмов, весовых устройств, складов и т. п. является обязанностью субъекта хозяйствования, которому они принадлежат [2].

Согласно УЖТ (п. 8) обследование железнодорожного транспорта на предмет его соответствия требованиям эксплуатации и безопасности движения производится Белорусской железной дорогой. Применительно к эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования вне зависимости от их принадлежности УЖТ (п. 72) и Правила эксплуатации (п. 9) предусматривают право определенных должностных лиц Белорусской железной дороги выполнять осмотр этих путей с целью проверки соблюдения требований по содержанию их в состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Такое право предоставлено работникам Белорусской железной дороги для организации своевременных контроля, выявления неисправностей и предотвращения их возникновения. К рассматриваемым должностным лицам относятся начальник железнодорожной станции (другие работники по его поручению), соот-

ответствующие ревизоры и инспекторы. При этом осмотр железнодорожных путей необщего пользования, не принадлежащих владельцу инфраструктуры, может осуществляться им на основании договора с владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

В соответствии с УЖТ и Правилами эксплуатации в случае обнаружения при осмотре на железнодорожном пути необщего пользования угрожающих безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности вагонного парка неисправностей подача вагонов на этот путь до их устранения должна быть прекращена указанием начальника железнодорожной станции, ревизора по безопасности движения или инспектора (ревизора) по сохранности вагонного парка. Таким образом, право указанных должностных лиц прекращать подачу вагонов на железнодорожный путь необщего пользования является и их обязанностью.

О прекращении подачи соответствующий владелец железнодорожного пути необщего пользования, контрагент или пользователь должен быть уведомлен. При этом согласно законодательству он несет ответственность, связанную с невозможностью подачи или уборки вагонов, контейнеров, предусмотренную УЖТ.

Согласно УЖТ работники организаций, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования (прежде всего работники локомотивных бригад, составители поездов организаций и т. п.) должны проходить проверку знаний Правил технической эксплуатации железной дороги, иных документов по вопросам деятельности железнодорожного транспорта аналогично работникам железнодорожного транспорта общего пользования. Проверку знаний требований к размещению и креплению грузов, к обеспечению сохранности железнодорожного подвижного состава, установленных Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – ППП), аналогично работникам железнодорожного транспорта общего пользования обязаны проходить также работники организаций, ответственные за погрузку, крепление и выгрузку грузов. Во всех указанных случаях не прошедшие проверку знаний работники не допускаются к данной работе.

1.3 Правовые основы обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, порядок подачи и уборки вагонов

Подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования может осуществляться только при наличии утвержденной инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования (далее – инструкция по обслуживанию). Требования такой инструкции являются в соответствии с Правилами эксплуатации обязательными для владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента, пользователя, выполняющих работу на этом железнодорожном пути необщего пользования. Инструкция по обслуживанию после

окончания строительства железнодорожного пути необщего пользования должна быть разработана владельцем этого пути, контрагентом или пользователем и утверждена им по согласованию с владельцем инфраструктуры (отделением Белорусской железной дороги).

Форма инструкции по обслуживанию, порядок ее составления и ведения устанавливаются Белорусской железной дорогой. При этом согласно п. 7 Правил эксплуатации в инструкции по обслуживанию указываются характеристика путевого развития железнодорожного пути необщего пользования, максимально допустимая скорость движения, данные о весовой норме и количестве вагонов в составе передач (поездов), допускаемых к обращению на железнодорожном пути необщего пользования типах локомотивов, порядке производства маневровых передвижений, нормальном положении стрелочных переводов, наличии и расположении сигналов, нормы закрепления вагонов, сведения о тормозных башмаках, другие положения, связанные с обеспечением безопасности движения, сохранности подвижного состава и грузов. В соответствии с Правилами эксплуатации при изменении технического оснащения, технологии работы железнодорожного пути необщего пользования инструкция по обслуживанию должна быть пересмотрена, а при изменении владельца такого пути, контрагента или пользователя – утверждена новая.

На Белорусской железной дороге подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования и уборка их с этого пути осуществляются по уведомлениям, порядок передачи которых обязательно указывается в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов.

Перевозчик должен не менее чем за два часа уведомить о предстоящей подаче вагонов владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя, с которым заключен соответствующий договор (на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов). Необходимо отметить, что в случае задержки подачи вагонов более двух часов после указанного в уведомлении срока оно должно быть передано перевозчиком повторно. При выполнении на железнодорожном пути необщего пользования погрузки в порядке сдвоенных операций передача уведомлений о времени подачи порожних вагонов под погрузку не требуется [1].

В соответствии с Правилами эксплуатации для передачи уведомлений могут помимо телефона использоваться и другие имеющиеся у сторон средства связи. Передача уведомлений о времени подачи вагонов производится круглосуточно с записью в книге уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку, ведущейся перевозчиком на железнодорожной станции. В свою очередь, владелец железнодорожного пути необщего пользования, контрагент или пользователь обязан обеспечить прием этих уведомлений, сообщив перевозчику в письменной форме сведения об ответ-

ственных за прием уведомлений лицах, их фамилии и номера телефонов (факсов, телексов).

Согласно Правилам эксплуатации при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика вагоны подаются (убираются) им непосредственно к местам погрузки, выгрузки на железнодорожный путь (с железнодорожного пути) необщего пользования, где и производятся приемо-сдаточные операции (прием и сдача вагонов, контейнеров и грузов), если иное не предусмотрено договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов.

В том случае, когда железнодорожный путь необщего пользования обслуживается локомотивом его владельца, контрагента или пользователя вагоны локомотивом перевозчика подаются на выставочные пути, определенные договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов, на которых и выполняются приемо-сдаточные операции. Выставочными путями могут являться как пути общего пользования, например, на железнодорожной станции, так и расположенные на территории обслуживаемого субъекта хозяйствования, т. е. железнодорожные пути необщего пользования. Дальнейшее перемещение вагонов, маневровая работа с ними (расформирование составов или групп вагонов, подборка вагонов по грузовым пунктам, подача и расстановка их на местах погрузки, выгрузки, уборка с этих мест и др.), возврат на выставочные пути выполняются локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя.

Для подтверждения факта передачи вагонов на железнодорожный путь необщего пользования перевозчиком и последующего приема их с этого пути служит памятка приемосдатчика с соответствующими подписями сдающей и принимающей сторон.

В соответствии с п. 26 Правил эксплуатации размер одновременной подачи вагонов (максимальное количество одновременно подаваемых вагонов) при передаче их на выставочных путях определяется по полезной длине выставочного пути или в зависимости от мощности локомотива, а при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика – вместимостью мест погрузки, выгрузки (размером фронта), т. е. количеством вагонов, с которыми возможно одновременное проведение грузовых операций на местах погрузки, выгрузки, либо также в зависимости от мощности локомотива. Однако размер одновременной подачи вагонов при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика может превышать вместимость мест погрузки, выгрузки и устанавливаться с учетом мощности маневровых средств для перестановки вагонов при их наличии или перерабатывающей способности передвижных погрузочно-разгрузочных механизмов в случае возможности переработки ими грузов.

Максимальное количество одновременно подаваемых на железнодорожный путь необщего пользования вагонов устанавливается инструкцией по обслуживанию и должно быть указано в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов.

Порядок определения вместимости мест погрузки, выгрузки грузов в зависимости от способа выполнения грузовых операций (механизированный или немеханизированный), вида перерабатываемого груза установлен пп. 29–31 Правил эксплуатации.

После окончания погрузки, выгрузки и готовности вагонов к уборке с железнодорожного пути необщего пользования или выставочного пути в соответствии с Правилами эксплуатации владелец железнодорожного пути необщего пользования, контрагент либо пользователь должны передать перевозчику уведомление о времени завершения грузовой операции, в котором указываются время передачи такого уведомления и фамилия передавшего его лица, причем допускается передача такого уведомления по телефону с последующим письменным подтверждением в установленный срок. Как и в случае передачи перевозчиком уведомлений о предстоящей подаче вагонов, он регистрирует переданное ему уведомление в ведущейся на железнодорожной станции книге уведомлений о времени завершения грузовой операции.

Необходимо отметить, что в соответствии с УЖТ подача, уборка вагонов и маневровая работа на железнодорожных путях необщего пользования и в местах общего пользования при обслуживании локомотивами перевозчика производятся за плату. При этом взимается плата только за ту маневровую работу, которая выполняется не в процессе подачи и уборки вагонов (перестановка вагонов для взвешивания, под дозировку и др.). При выполнении грузовых операций в местах общего пользования перевозчиком согласно п. 39 УЖТ плата за подачу и уборку вагонов с грузоотправителя, грузополучателя не взимается.

В Правилах эксплуатации (п. 28) содержится пояснение указанной в УЖТ правовой нормы о том, что перевозчиком взимается плата за подачу груженых и порожних вагонов локомотивом перевозчика к месту погрузки, выгрузки на железнодорожном пути необщего пользования или на выставочные пути, расположенные за пределами территории железнодорожной станции, и за уборку вагонов с мест погрузки, выгрузки либо с таких выставочных путей. Таким образом, в том случае, когда выставочные пути находятся на территории железнодорожной станции плата за подачу и уборку вагонов перевозчиком не взимается.

1.4 Учет времени нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования

Учет времени нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожном пути необщего пользования осуществляется номерным способом (т. е. по номерам вагонов, контейнеров) на основании памяток приемосдатчика и актов

общей формы (в случае их составления). Порядок определения указанного времени, установленный УЖТ и Правилами эксплуатации, отличается в зависимости от того, чьим локомотивом обслуживается железнодорожный путь необщего пользования.

При обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом перевозчика вагоны подаются непосредственно к местам погрузки и выгрузки и, следовательно, время нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожном пути необщего пользования (под погрузкой и выгрузкой) исчисляется с момента их фактической подачи к месту погрузки или выгрузки на основании памятки приемосдатчика до момента получения перевозчиком (железнодорожной станцией) уведомления о готовности вагонов, контейнеров к уборке (о времени завершения грузовой операции) от соответствующего владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента либо пользователя.

В том случае, когда железнодорожный путь необщего пользования не обслуживается локомотивом перевозчика передача вагонов, контейнеров перевозчиком и последующий их прием перевозчиком осуществляются на выставочных путях. Поэтому время нахождения вагонов, контейнеров на таком железнодорожном пути необщего пользования исчисляется с момента передачи перевозчиком (железнодорожной станцией) вагонов на выставочных путях соответствующему владельцу железнодорожного пути необщего пользования, контрагенту или пользователю до момента возвращения и обратной передачи этих вагонов на выставочных путях.

В обоих указанных случаях учет времени нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожном пути необщего пользования завершается указанным выше порядком только при условии оформления соответствующим владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом или пользователем необходимых для передачи груза перевозочных документов. В перевозочные документы должны быть внесены все требуемые сведения, проставлены надлежащие отметки, приложены необходимые сопроводительные документы и т. п. При нарушении рассматриваемого положения вагоны, контейнеры находятся на ответственном простом владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя до выполнения указанного требования.

Памятка приемосдатчика, как отмечалось ранее, служит основным документом, подтверждающим передачу (подачу, уборку) вагонов между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом или пользователем. Место и порядок выполнения приемосдаточных операций определяются в соответствующем договоре (на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов). Приемосдаточные операции заключаются в техническом и коммерческом осмотре вагонов, контейнеров, и время их производства

нормируется УЖТ. Так, указанное время определяется в зависимости от количества передаваемых вагонов, но не более одной минуты на вагон и 30 минут на всю одновременно предъявляемую к передаче партию вагонов.

Как уже отмечалось, о предстоящей подаче вагонов перевозчик должен уведомить соответствующего владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя не менее чем за два часа до подачи вагонов. Правилами эксплуатации (п. 36) в случае нарушения указанной нормы при подаче вагонов локомотивом перевозчика предусмотрено, что вагоны считаются поданными и оплачиваемое время пользования вагонами исчисляется следующим образом:

1) при подаче без уведомления – по истечении двух часов с момента фактической подачи вагонов;

2) при подаче ранее установленного в уведомлении срока – с момента наступления этого срока;

3) при подаче с опозданием по сравнению с указанным в уведомлении сроком – с момента фактической подачи вагонов, а при опоздании более двух часов перевозчик обязан передать новое уведомление о предстоящей подаче.

Соответственно и владелец железнодорожного пути необщего пользования, контрагент или пользователь при готовности вагонов к уборке с железнодорожного пути необщего пользования либо выставочного пути должен передать перевозчику свидетельствующее об этом уведомление о времени завершения грузовой операции.

Таким образом, первичными документами для заполнения ведомостей подачи и уборки вагонов, на основании которых учитывается время нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования и начисляется плата за пользование вагонами, контейнерами, наряду с памятками приемосдатчика являются также книги уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку, книги уведомлений о времени завершения грузовой операции, акты общей формы (в случае их составления).

Памятки приемосдатчика и ведомости подачи и уборки вагонов должны быть подписаны представителями обеих сторон (перевозчика и владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя), а при наличии разногласий по указанным в них данным представитель владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя имеет право одновременно изложить против записей свои обоснованные возражения. В случае отказа от подписания представителем владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя памятки приемосдатчика, ведомости подачи и уборки вагонов составляется акт общей формы, о чем делается отметка в указанных документах.

Необходимо отметить, что в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов *при выполнении соответствующих операций на железнодорожном пути необ-*

щего пользования локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя может быть установлено технологическое время, не включаемое в плату за пользование вагонами, контейнерами. При определении в ведомости подачи и уборки вагонов времени их простоя для начисления платы за пользование это технологическое время вычитается из общего времени нахождения вагонов на соответствующем железнодорожном пути необщего пользования. Согласно Правилам эксплуатации (п. 35) в указанное технологическое время включается:

- время на маневровую работу с составами или группами вагонов по расформированию, подгруппировке, подаче к местам погрузки либо выгрузки, уборке их с этих мест после окончания грузовых операций;
- время на передвижение вагонов и выполнение маневровых операций на железнодорожном пути необщего пользования;
- время на расформирование и формирование составов на железнодорожном пути необщего пользования.

В ряде случаев при определении времени нахождения вагонов на железнодорожном пути необщего пользования необходимо учитывать время, зафиксированное составленными актами общей формы. Так, при подаче перевозчиком под погрузку с согласия грузоотправителя порожних неочищенных вагонов перевозчик и выполнении соответствующих работ грузоотправителем перевозчик должен составить акт общей формы, на основании которого время на очистку не включается в оплачиваемое время пользования такими вагонами (п. 39 Правил эксплуатации).

Перевозчик должен также составить акт общей формы при задержке им приема вагонов, предъявленных к сдаче с железнодорожного пути необщего пользования, по зависящим от перевозчика причинам (отсутствие представителя или локомотива перевозчика и др.). Время задержки приема вагонов в этом случае на основании такого акта исключается из оплачиваемого времени нахождения вагонов на соответствующем железнодорожном пути необщего пользования.

В соответствии с п. 42 Правил эксплуатации акт общей формы, составляемый уполномоченным представителем перевозчика, должен фиксировать нарушения требований нормативных правовых актов, положений договоров с перевозчиком, вследствие которых вагоны не приняты перевозчиком от владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя. Правилами эксплуатации к таким нарушениям отнесены неочистка вагонов, неправильные их загрузка, наложение пломб (ЗПУ), повреждение вагонов на железнодорожном пути необщего пользования и другие причины. В указанных случаях на основании акта общей формы время нахождения таких вагонов на железнодорожном пути необщего пользования считается до момента приема их перевозчиком после устранения соответствующего нарушения владельцем железнодорожного

пути необщего пользования, контрагентом, пользователем, грузоотправителем или грузополучателем.

Акты общей формы составляются перевозчиком и для фиксирования задержки вагонов (независимо от их принадлежности) на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя причинам. Такие акты в дальнейшем служат для определения времени задержки вагонов и начисления соответствующих платежей перевозчиком. При этом существуют определенные особенности составления актов общей формы в указанных случаях. Порядок оформления задержки вагонов на железнодорожных станциях в пути следования вследствие неприема вагонов железнодорожной станций назначения в связи с отсутствием возможности накопления на ней вагонов или технологическими затруднениями в эксплуатационной работе по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя причинам определен в п. 43 Правил эксплуатации.

1.5 Определение платы за пользование вагонами и контейнерами. Условия освобождения от платы за пользование вагонами и контейнерами

В процессе осуществления грузовых операций, при задержках вагонов, контейнеров на железнодорожных станциях, в том числе в пути следования, по зависящим от грузоотправителей, грузополучателей причинам вагоны и контейнеры не могут быть использованы в перевозочном процессе и не приносят соответствующие связанные с ним доходы их владельцу-перевозчику. При этом перевозчик несет определенные расходы, которые невозможно учитывать в тарифе на перевозку в связи с существенными особенностями работы различных грузоотправителей, грузополучателей. Для компенсации этих затрат перевозчиков законодательством предусматривается внесение платы за пользование вагоном, контейнером перевозчика.

Согласно УЖТ (п. 43) и Инструкции о порядке установления и применения тарифов [4] плата за пользование вагоном, контейнером перевозчика взимается за все время их нахождения у грузоотправителей, грузополучателей под погрузкой, выгрузкой, а также за время задержки этих вагонов, контейнеров на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам (оформление перевозочных документов, совершение таможенных операций

и др.). Тарифы за пользование вагонами, контейнерами дифференцируются по следующим признакам:

- типу вагона, контейнера – вагоны подразделяются на универсальные (крытые, полувагоны, платформы) и специализированные, а контейнеры в зависимости от длины – на 10-, 20- и 40-футовые;
- продолжительности пользования вагоном, контейнером (оплачиваемому времени пользования);
- размерам суточного вагонооборота, контейнерооборота.

Для определения платы за пользование вагонами, контейнерами рассчитывается оплачиваемое время пользования, которое представляет собой время нахождения вагона, контейнера у грузоотправителя, грузополучателя. Порядок определения указанного времени в зависимости от принадлежности обслуживающего железнодорожный путь необщего пользования локомотива рассмотрен в подразд. 1.4. При этом необходимо отметить, что согласно Инструкции о порядке установления и применения тарифов оплачиваемое время пользования вагоном, контейнером для исчисления соответствующей платы округляется до целого часа (время менее 30 минут не принимается в расчет, а время от 30 минут до одного часа принимается за полный час).

Определенные особенности существуют при начислении платы за пользование вагонами рефрижераторной секции, сцепа, а также курсирующими группой как в порожнем, так и в груженом состоянии (хopper – дозаторная, думпкарная вертушка и др.). В соответствии с Инструкцией о порядке установления и применения тарифов плата за пользование указанными вагонами взимается исходя из времени окончания погрузки, выгрузки последнего вагона такой секции, сцепа или группы. Данное положение обусловлено тем, что отдельные вагоны в этом случае вследствие их специфики представляют собой неотъемлемую часть рефрижераторной секции, сцепа, группы.

В тех случаях, когда в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов установлено технологическое время, не включаемое в плату за пользование вагонами, контейнерами (см. подразд. 1.4), а вагоны, контейнеры перевозчика возвращаются ранее этого технологического времени плата за пользование ими взимается за 1 час.

Плата за пользование вагоном, контейнером перевозчика взимается по тарифам, установленным в таблицах 19–21 Инструкции о порядке установления и применения тарифов. При этом в случае задержки вагона, контейнера перевозчика на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам плата за время задержки такого вагона, контейнера взимается по максимальному тарифу, указанному в таблицах 19–21, т. е. при суточном вагонообороте до 10 вагонов и суточном контейнерообороте до 50 контей-

неров. Следует отметить, что при рассматриваемой задержке контейнера перевозчика плата начисляется за пользование контейнером (в случае его выгрузки из вагона) или вагоном (во всех остальных случаях).

В соответствии с п. 43 УЖТ за время нахождения вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей на железнодорожных станциях под погрузкой, выгрузкой, а также за время задержки этих вагонов, контейнеров на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам (оформление перевозочных документов, совершение таможенных операций и др.) предусмотрено внесение перевозчику грузоотправителем, грузополучателем платы в размере 50 % от платы, установленной за пользование вагонами, контейнерами перевозчика. Необходимо отметить, что указанная плата определяется для суточного вагонооборота до 10 вагонов и суточного контейнерооборота до 50 контейнеров, т. е. аналогично случаю задержки вагона, контейнера перевозчика по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования.

Согласно Инструкции о порядке установления и применения тарифов суточный вагонооборот для железнодорожного пути необщего пользования определяется на основании отчета о простое вагонов на ответственности предприятия (в настоящее время форма КОО-4) за месяц, предшествующий отчетному, путем деления количества обработанных за месяц вагонов на количество дней в месяце.

Плата за пользование вагонами при выполнении грузовых операций перевозчиком согласно п. 39 УЖТ с грузоотправителя, грузополучателя не взимается. Однако при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ на местах общего пользования средствами грузоотправителей, грузополучателей они должны вносить плату за пользование вагонами, контейнерами. В соответствии с Инструкцией о порядке установления и применения тарифов оплачиваемое время пользования вагонами в таком случае исчисляется с момента их подачи к месту погрузки или выгрузки до момента окончания грузовой операции и получения от грузоотправителя, грузополучателя уведомления о готовности вагона к уборке при условии оформления необходимых перевозочных документов.

Суточный вагонооборот для грузоотправителя, грузополучателя на местах общего пользования представляет собой среднесуточное количество погруженных и выгруженных им суммарно вагонов за месяц, предшествующий отчетному. При этом, если грузоотправитель, грузополучатель не выполняли грузовые операции в предыдущем месяце на местах общего пользования или по соглашениям на железнодорожных путях необщего пользования, владельцами которых они не являются, плата за пользование вагоном начисляется за суточный вагонооборот до 10 вагонов. При погрузке

груза в контейнер, выгрузке груза из него в местах общего пользования плата за пользование контейнером исчисляется для суточного контейнерооборота до 50 контейнеров [4].

Условия освобождения от платы за пользование вагонами и контейнерами определены в п. 123 УЖТ. В соответствии с ним *грузоотправитель, грузополучатель освобождаются от этой платы в следующих случаях:*

– действие непреодолимой силы, военные действия, блокады, эпидемии и иные обстоятельства, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования или при которых согласно законодательству не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ, а также по причине аварии в организации-грузоотправителе, в результате чего прекращена ее производственная деятельность в течение не менее одних суток – до устранения аварии.

Во всех этих случаях (чрезвычайные обстоятельства или авария) для освобождения от платы за пользование вагонами и контейнерами должен быть составлен акт общей формы, подписываемый представителем перевозчика на станции примыкания железнодорожного пути необщего пользования и руководителем соответствующей организации (грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя). Согласно Правилам эксплуатации в таком акте указываются причины перерыва в обработке вагонов со ссылкой на нормативный правовой акт или документ, свидетельствующий о наличии необходимых для освобождения от платы за пользование вагонами, контейнерами обстоятельств (документы прилагаются к акту общей формы), время начала и окончания перерыва в обработке вагонов, количество и номера не обработанных за время действия рассматриваемых обстоятельств вагонов и контейнеров, другие требуемые сведения;

– подача перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика в количестве, превышающем установленное договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов, а также технически неисправных вагонов, контейнеров перевозчика.

Данное положение обусловлено тем, что перевозчик обязан подавать вагоны, контейнеры перевозчика в соответствии с заключенным договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов, и превышение их количества в рассматриваемом случае будет являться нарушением такого договора перевозчиком. Нарушение со стороны перевозчика – это и подача технически неисправных вагонов, контейнеров перевозчика, так как согласно п. 40 УЖТ он обязан подавать их исправными в техническом отношении, годными для перевозки конкретного груза, т. е. исправными и в коммерческом отношении. Поэтому в указанных случаях грузоотправитель, грузополучатель также освобождается от платы за пользование вагонами и контейнерами.

2 ИМУЩЕСТВЕННАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ПРИНЯТОЙ ЗАЯВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1 Формы и основания имущественной ответственности

В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения участниками правоотношений на железнодорожном транспорте своих обязанностей для нарушителей предусмотрены определенные санкции:

– ограничение груза к перевозке в правах (например, перевозчик имеет право не принимать груз к перевозке до погашения грузоотправителем задолженности за предыдущую перевозку);

– меры организационно-правового характера (например, прекращение подачи вагонов на железнодорожный путь необщего пользования по указанию начальника железнодорожной станции, ревизора по безопасности движения или инспектора (ревизора) по сохранности вагонного парка до устранения неисправностей, угрожающих безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности вагонного парка);

– возмещение убытков и т. д. [5].

Применение к нарушителю данных санкций означает возложение на него ответственности за допущенное нарушение. Важнейшее значение имеет возложение на нарушителя имущественной (денежной) ответственности. *Гражданское законодательство Республики Беларусь предусматривает имущественную ответственность в форме:*

1) возмещения убытков;

2) уплаты неустойки.

Убытки – это произведенные лицом (юридическим или физическим) расходы, утрата или повреждение его имущества, а также не полученные им доходы, которые лицо получило бы, если бы обязательство было выполнено. Различают два вида убытков: *реальный ущерб*, состоящий в уменьшении наличного имущества (например, утрата перевозимого груза), и *упущенная выгода*, представляющая собой не полученные лицом доходы из-за нарушения своих обязанностей другой стороной.

Неустойка – это определенная законодательством или договором денежная сумма, уплачиваемая при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязанностей должником. Неустойка также подразделяется на два

вида: *штраф* (неустойка, устанавливаемая заранее в твердом размере или процентном отношении) и *пеня* (неустойка, устанавливаемая на случай просрочки исполнения обязательства, определяемая в процентах и взыскиваемая непрерывно за каждый день просрочки) [6].

Имущественная ответственность юридических (организаций) и физических (граждан) лиц наступает только при наличии определенных, предусмотренных в правовых нормах, оснований. По общим нормам гражданского законодательства **основаниями имущественной ответственности** являются [5]:

1 *Противоправное поведение* – это поведение, которое не соответствует нормам права. В правоотношениях на железнодорожном транспорте противоправное поведение заключается в неисполнении (например, неподача вагонов под погрузку, не указание в железнодорожной накладной массы груза, непредъявление груза к перевозке) или ненадлежащем исполнении (например, нарушение правил пломбирования вагонов, просрочка в доставке груза, нарушение установленных требований к таре и упаковке груза) обязанностей участниками правоотношений.

Противоправное поведение может выражаться и в том, что обязанное лицо (перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель) могло предотвратить нарушение, но не приняло для этого всех необходимых мер, вытекающих из требований законодательства.

2 Определенные *вредные последствия*, наступившие в результате противоправного поведения. Под вредными последствиями понимается нанесение убытков (например, порча груза в результате невыполнения перевозчиком срока доставки груза).

3 *Причинная связь между противоправным поведением и наличием вредных последствий*. Это действительная, реально существующая связь между двумя явлениями, из которых одно – причина (противоправное поведение) вызывает другое – следствие (вредные последствия). Таким образом, для возложения на соответствующее лицо (перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя) убытков (ущерба), возникших при перевозке груза, должно быть установлено, что они явились следствием противоправного поведения этого лица (допущенных им нарушений).

При отсутствии причинной связи между противоправным поведением перевозчика (грузоотправителя, грузополучателя) и наличием вредных последствий (убытков) нет и оснований для возложения на него имущественной ответственности.

4 *Вина* – это определенное отношение лица к своему противоправному поведению и его последствиям. Вина, как правило, является необходимым условием ответственности и выражает субъективное отношение правонарушителя к исполнению им обязанностей (своему поведению) и возможным последствиям. При отсутствии вины не наступает и имущественная ответственность, и только в порядке исключения за отдельные нарушения, предусмотренные действующими на железнодорожном транспорте нормативными правовыми актами,

установлена ответственность независимо от вины (например, за невыполнение принятой заявки на перевозку груза).

Различают две формы вины:

1) *умысел* – лицо осознает (предвидит) противоправный характер своего поведения и желает либо сознательно допускает наступление вредных последствий (например, заведомо неправильное указание грузоотправителем наименования груза свидетельствует об умышленной вине грузоотправителя, так как в этом случае он осознает и предвидит противоправный характер своего поведения и допускает возможность причинения в результате этого убытков перевозчику);

2) *неосторожность* – лицо не предвидит неблагоприятных последствий своего противоправного поведения, но могло и должно было их предвидеть (например, при несоблюдении требований к таре и упаковке сдаваемого к перевозке груза грузоотправитель, хотя и не предвидит неблагоприятных последствий своего противоправного поведения (возможность повреждения, порчи груза), однако мог (должен был) предвидеть, что допущенное им нарушение может привести к несохранности груза при перевозке).

Различают две формы неосторожности: *грубая* – нарушены элементарные, самые минимальные требования, предъявляемые к поведению обязанного лица, и *простая* – минимальные требования соблюдены, но обязанное лицо не предпринимает всех необходимых мер для исполнения возложенных на него обязанностей [7].

Вина перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя как субъектов хозяйствования представляет собой вину органов управления, представителей и работников субъекта хозяйствования, на которых возложено выполнение определенных служебных или трудовых обязанностей.

Неблагоприятные последствия могут возникнуть и при отсутствии вины (умысла или неосторожности) лица (перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя), т. е. случайно. *Случай* – это невиновное нарушение обязанности (такое, при котором лицо не предвидит неблагоприятных последствий своего поведения, не могло и не должно было их предвидеть).

Обстоятельством, освобождающим стороны от ответственности, является действие непреодолимой силы, т. е. чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств (форс-мажор). *Непреодолимая сила* – это объективно непредотвратимое событие, имеющее исключительный, чрезвычайный характер. К ним относятся, например, стихийные явления, такие, как землетрясение, наводнение и т. д., обстоятельства общественной жизни: военные действия, эпидемии, крупномасштабные забастовки, а также запретительные меры государственных и международных органов [8].

Указанные выше четыре основания ответственности (противоправное поведение, наличие вредных последствий, причинная связь и вина) необходимы для возложения ответственности в форме убытков. Для взыскания неустойки (штрафа, пени) достаточно только двух оснований: противоправ-

ного поведения нарушителя и его вины, так как неустойка взыскивается за сам факт нарушения независимо от наличия или отсутствия убытков.

2.2 Особенности имущественной ответственности участников правоотношений при перевозках железнодорожным транспортом

В настоящее время в Республике Беларусь перевозчики, грузоотправители, грузополучатели и пассажиры несут ответственность в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств при перевозках железнодорожным транспортом в соответствии с Гражданским кодексом Республики Беларусь (далее – ГК), Законом, УЖТ и другими актами законодательства, международными договорами Республики Беларусь, а также соглашениями сторон.

Таким образом, к перевозочным отношениям могут применяться как общие нормы ГК, прежде всего положения об обязательствах, так и специальные нормы транспортного права. При этом необходимо учитывать, что любая специальная норма транспортного права исключает применение общих гражданско-правовых норм к отношениям, специально ею урегулированным, а к соответствующим отношениям общее гражданское законодательство применяется только в тех случаях, когда те или иные вопросы не урегулированы специальным законодательством. Так как регулирование транспортных правоотношений осуществляется в основном не общегражданским, а специальным законодательством, учитывающим специфику работы транспорта, имущественная ответственность в транспортных обязательствах рассматривается именно как специальная, имеющая определенные особенности в части оснований, объема и форм ответственности, в сравнении с общей гражданско-правовой ответственностью [8].

Ответственность участников правоотношений при перевозках железнодорожным транспортом выражается в тех же формах, которые характерны для имущественной ответственности и за нарушение любых других обязательств, – взыскание неустойки и возмещение убытков. Однако их соотношение и применение в обязательствах по железнодорожной перевозке отличаются существенными особенностями. По общим правилам гражданского законодательства взыскание неустойки при нарушении обязательства не исключает возможности предъявления требования о возмещении причиненных убытков (ст. 365 ГК). В отличие от этого ответственность при перевозках выражается обычно во взыскании либо неустойки, либо, в соответствующих случаях, убытков в установленном размере [2].

Так, для значительной части нарушений, связанных в основном с выполнением сторонами принятой заявки на перевозку грузов, предусмотрено взыскание неустойки, имеющей исключительный характер, так как в этом случае не допускается предъявления требований о возмещении убытков. Если же за какое-либо нарушение обязательства по перевозке ответствен-

ность выражается в возмещении убытков, то неустойка, как правило, не взыскивается. Например, законодательством не предусмотрено взыскание с перевозчика неустойки за несохранность перевозимого груза, багажа или грузобагажа, а его ответственность наступает в форме возмещения убытков (реального ущерба), причем не полностью, а только частично (в размере стоимости утраченного или недостающего груза, багажа, грузобагажа либо в размере суммы, на которую понизилась их стоимость).

На железнодорожном транспорте правовые нормы, регулирующие ответственность, носят, как правило, императивный характер, т. е. их правила обязательны при применении и не могут быть изменены ни в одностороннем порядке, ни по усмотрению сторон в виде каких-либо соглашений (за исключением случаев, когда возможность таких соглашений прямо предусмотрена законодательством Республики Беларусь, в частности УЖТ, или международными договорами).

Соглашения перевозчиков с грузоотправителями (отправителями) и грузополучателями (получателями) грузов (багажа, грузобагажа) об ограничении или устранении установленной законодательством Республики Беларусь, международными договорами ответственности являются действительными только тогда, когда возможность таких соглашений предусмотрена ими. Так, возможность заключения соглашений по осуществлению перевозок грузов на условиях, отличающихся от предусмотренных ППГ (перевозки на особых условиях), предоставлена п. 64 УЖТ, на основании которого в соответствующих случаях стороны могут устанавливать на договорной основе особые условия перевозок и ответственность сторон за сохранность таких грузов.

Любые соглашения относительно ответственности (кроме вышеуказанных) признаются недействительными независимо от форм их выражения (дополнительные соглашения, расписки и т. д.). Например, признаются недействительными и не должны приниматься во внимание при разрешении соответствующих споров справки грузоотправителей, в которых они заранее обязуются все возможные споры относительно повреждения или порчи груза при перевозке разрешить непосредственно с грузополучателем, без участия перевозчика.

Общими правилами гражданского законодательства об ответственности за нарушение обязательств предусматривается взыскание причиненных убытков в полном объеме, включая не только реальный ущерб в имуществе лица, но и упущенную выгоду (ст. 14, 364 ГК). При этом в соответствии со ст. 14 ГК «... лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законодательством или соответствующим законодательством договором не предусмотрено иное». На железнодорожном транспорте в соответствии с УЖТ и СМГС ответственность по обязательствам, вытекающим из договоров железнодорожной перевозки, по своему объему является, как правило, ограниченной. Пределы ответственности участников обязательства по перевозке железнодорожным транспор-

том установлены таким образом, что по общему правилу упущенная выгода (неполученные доходы) не компенсируется, а реальный ущерб взыскивается в ограниченном размере. Например, при утрате (недостаче) груза пределом ответственности перевозчика является стоимость утраченного (недостающего) груза (ст. 750 ГК, п. 116 УЖТ и ст. 42 СМГС). Другие убытки, в том числе составляющие и реальный ущерб в имуществе грузовладельца, вызванные утратой или недостачей груза, не взыскиваются. Так, не подлежат возмещению затраты грузополучателя на строительство временного хранилища или аренду склада для утраченного груза. Не могут быть взысканы с перевозчика и денежные суммы, уплаченные грузоотправителем в виде неустойки, а также возможно и возмещения убытков, грузополучателю по договору за несвоевременную поставку продукции, обусловленную неподачей ему перевозчиком вагонов в соответствии с принятой заявкой на перевозку грузов [5].

Взыскание реального ущерба или убытков в полном объеме, включая и упущенную выгоду, допускается только в случаях, прямо предусмотренных законодательством. Например, согласно п. 120 УЖТ за предъявление груза, требующего особых мер предосторожности, без указания в накладной этих мер либо с неправильным указанием наименования, свойств или качества груза, а также за предъявление запрещенного к перевозке груза с грузоотправителя взыскиваются помимо неустойки все вызванные данным нарушением убытки перевозчика.

Гражданское законодательство определяет вину в качестве общего условия гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств. В то же время правило о вине как необходимом условии ответственности является диспозитивным, так как согласно ст. 372 ГК законодательством или договором может быть предусмотрена ответственность лица-нарушителя независимо от его вины. Этот принцип (ответственности нарушителя независимо от его вины) применяется и в отношениях при перевозках железнодорожным транспортом. Так, на его основании УЖТ установлена ответственность за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов. При этом применительно к железнодорожным перевозкам основания освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности за указанное нарушение конкретизированы в пп. 111, 112 УЖТ и включают не только общие для различных видов транспорта (наличие обстоятельств непреодолимой силы, прекращение или ограничение перевозки грузов в законодательном порядке), но и специфические, характерные только для железнодорожного транспорта. В то же время в законодательстве исключена возможность установления по соглашению между сторонами обстоятельств, освобождающих нарушителя от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов.

Необходимо отметить, что обязательства по железнодорожным перевозкам являются одним из видов обязательств гражданского права, а потому подчиняются, если иное не указано в самом законодательном акте, общим положениям гражданского законодательства не только в части оснований их возникновения, но и ответственности за их нарушения. Поэтому при неурегулировании специ-

альным транспортным законодательством, в частности УЖТ, какого-либо вопроса, отсутствии в нем прямых указаний на применение тех или иных правил гражданского законодательства об ответственности, к отношениям по перевозке должны применяться соответствующие правила ГК и других актов законодательства Республики Беларусь. Например, в УЖТ отсутствуют нормы об учете вины кредитора, а согласно ст. 375 ГК ответственность должника за нарушение обязательства уменьшается, если возникновению или увеличению размера убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства, содействовала вина кредитора (так называемый принцип смешанной ответственности). Так как в УЖТ не указывается о неприменении этого правила к отношениям по перевозкам, то судебные органы руководствуются им при разрешении соответствующих споров [2].

Указанное положение об учете вины кредитора (грузоотправителя, грузополучателя) используется не только по отношению к ответственности перевозчика за несохранность перевозимых грузов, но и во всех других случаях, когда возникает вопрос о вине обеих сторон в ненадлежащем исполнении обязательств по перевозкам.

Общие положения гражданского законодательства об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств являются определяющими и при толковании соответствующих правил УЖТ, если их применение может вызвать различное понимание участниками отношений, возникающих при перевозках железнодорожным транспортом.

2.3 Ответственность перевозчиков и грузоотправителей за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов

За невыполнение принятой заявки на перевозку грузов перевозчики и грузоотправители несут имущественную ответственность. Принятая перевозчиком, в том числе Белорусской железной дорогой в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками, от грузоотправителя заявка на перевозку грузов порождает для обеих сторон определенные обязательства. Вместе с тем перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основании заключаемых между перевозчиками и грузоотправителями *договоров перевозки*. Поэтому принятая заявка обязывает стороны заключать договоры перевозки на то количество груза, которое в ней указано.

Для реализации принятой заявки на перевозку грузов до вступления в договорные отношения по перевозке перевозчик должен предоставить грузоотправителю соответствующее количество вагонов (контейнеров), необходимое для выполнения заявки, а грузоотправитель – предъявить к перевозке груз в соответствии с принятой заявкой. Конкретное содержание действий, которые должны осуществить перевозчик и грузоотправитель для исполнения обязательств, возникающих из принятой заявки на перевозку грузов, их форма,

сроки и порядок совершения регламентированы в главе 2 УЖТ и ППГ, и рассмотрены в части 1 учебно-методического пособия.

В УЖТ (п. 110) предусмотрена взаимная имущественная ответственность участников обязательства за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, выразившееся со стороны перевозчика в неподаче под погрузку вагонов, контейнеров перевозчика, а со стороны грузоотправителя – в непредъявлении к перевозке грузов, неиспользовании поданных вагонов и контейнеров перевозчика, а также в отказе грузоотправителя от предусмотренных заявкой вагонов и контейнеров перевозчика.

Помимо этого, п. 23 УЖТ предусмотрена обязанность перевозчика восполнить по требованию грузоотправителя не поданные по его вине вагоны и контейнеры перевозчика. Как уже отмечалось, такая обязанность перевозчика по восполнению недогруза (неподанных перевозочных средств) действует только в течение следующего месяца при условии согласования сторонами в установленный ППГ срок порядка восполнения. При нарушении согласованного порядка восполнения недогруза перевозчик за неподачу вагонов, контейнеров перевозчика и грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке несут ответственность, установленную п. 110 УЖТ за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов [5].

Невыполнение принятой заявки на перевозку грузов перевозчиком, за которое предусмотрена имущественная ответственность, выражается в необеспечении подачи вагонов и контейнеров перевозчика под погрузку. К неподанным транспортным средствам относятся и вагоны, контейнеры перевозчика, не принятые грузоотправителем под погрузку из-за их непригодности для перевозки данного груза, например, неисправные и неочищенные (п. 40 УЖТ). При этом поданными для выполнения заявки под погрузку в отчетные сутки считаются вагоны и контейнеры в соответствии с Правилами заполнения учетной карточки.

Невыполнение принятой заявки на перевозку грузов грузоотправителем (недогруз), за которое предусмотрена имущественная ответственность, выражается в непредъявлении грузов, неиспользовании им поданных вагонов, контейнеров перевозчика или отказе его от погрузки вагонов, контейнеров перевозчика, предусмотренных заявкой, который обычно имеет место до подачи их перевозчиком грузоотправителю.

Ответственность за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов как перевозчика, так и грузоотправителя, определяется на основании учетной карточки, которая является основным документом для учета выполнения заявки на перевозку и расчетов перевозчика с грузоотправителем по неустойкам за ее невыполнение. Вагоны, контейнеры перевозчика считаются не погруженными грузоотправителем в отчетные сутки (в связи с неподготовленностью груза к перевозке, его отсутствием или другими причинами) в соответствии с Правилами заполнения учетной карточки.

Ответственность перевозчиков и грузоотправителей за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов является по объему ограниченной, так как заключается только в уплате неустойки, а различные убытки, вызванные этим невыполнением, не покрываемые неустойкой, не взыскиваются. Поэтому и при предъявлении требования об уплате неустойки стороны не должны доказывать эти убытки [2].

Размер неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов как для перевозчиков, так и для грузоотправителей, определяется п. 110 УЖТ и составляет:

- по грузам, перевозка которых учитывается в тоннах и вагонах (кроме рефрижераторных вагонов и транспортеров), – 0,12 базовой величины с тонны груза;

- по грузам, перевозка которых учитывается только в вагонах (кроме рефрижераторных и транспортеров), – 6 базовых величин за вагон;

- по грузам, перевозка которых учитывается в крупнотоннажных контейнерах массой брутто 20 и более тонн, – 2 базовые величины за контейнер.

Более высокая по размеру ответственность установлена за неподачу перевозчиком рефрижераторных вагонов и транспортеров перевозчика, непредъявление грузов, неиспользование грузоотправителем поданных рефрижераторных вагонов и транспортеров перевозчика, а также отказ его от предусмотренных принятой заявкой на перевозку грузов рефрижераторных вагонов и транспортеров перевозчика. В этих случаях неустойка установлена в размере:

- 0,15 базовой величины за тонну – по грузам, перевозка которых учитывается в тоннах и вагонах;

- 10 базовых величин за вагон – по грузам, перевозка которых учитывается в вагонах.

Необходимо отметить, что *правовая норма УЖТ*, определяющая размер ответственности сторон за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, является по своему характеру диспозитивной, так как *предусматривает возможность изменения* по соглашению между перевозчиком и грузоотправителем указанного выше *размера неустойки* за рассматриваемое нарушение.

В п. 110 УЖТ определено также, что при неподаче перевозчиком под погрузку вагонов в связи с невнесением грузоотправителем причитающихся перевозчику платежей, ответственность за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов должен нести грузоотправитель.

Порядок начисления и размер неустойки за невыполнение принятой заявки зависит от того, в каких показателях учитывается перевозка. По грузам, перевозка которых учитывается в тоннах и вагонах, количество тонн груза, не погруженных из-за необеспечения подачи вагонов под погрузку перевозчиком, определяется путем умножения количества не погруженных вследствие этого вагонов на статическую нагрузку, указанную в учетной

карточке. Аналогичным образом в этом случае рассчитывается и количество тонн груза, не погруженных грузоотправителем (путем вычитания общего количества погруженных тонн груза из произведения количества поданных грузоотправителю под погрузку вагонов на статическую нагрузку).

В тех случаях, когда погрузка заявлялась только в вагонах, за единицу учета для определения ответственности принимается вагон.

Неустойка за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов в контейнерах начисляется в зависимости от количества контейнеров, а не по массе перевозимого груза, так как данные перевозки учитываются только в контейнерах.

Необходимо отметить, исходя из практики применения, что указанную в п. 110 УЖТ имущественную ответственность за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, перевозчики и грузоотправители несут только в случаях, когда перевозка грузов осуществляется в вагонах, контейнерах перевозчика. При выполнении перевозок грузов в вагонах, контейнерах грузоотправителей, грузополучателей неустойка с перевозчиков и грузоотправителей за рассматриваемое в п. 110 УЖТ нарушение не взимается.

2.4 Условия освобождения перевозчиков и грузоотправителей от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов

Ответственность сторон за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов наступает независимо от их вины. Только наличие обстоятельств, предусмотренных пп. 111, 112 УЖТ, является основанием для освобождения от ответственности.

В п. 111 УЖТ приведен исчерпывающий *перечень оснований освобождения грузоотправителя от уплаты неустойки за невыполнение принятой перевозчиком заявки на перевозку грузов*:

- наличие обстоятельств непреодолимой силы, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования или обстоятельств, при которых в соответствии с законодательством Республики Беларусь не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ, а также по причине аварии в организации, являющейся грузоотправителем, в результате которой прекращено осуществление производственной деятельности на срок не менее одних суток, – на срок до устранения аварии;
- прекращение или ограничение погрузки грузов в соответствии с п. 38 УЖТ;
- неиспользование вагонов, контейнеров перевозчика, поданных грузоотправителю сверх суточной договорной нормы без предварительного согласия грузоотправителя;
- восполнение грузоотправителем в течение календарной декады недогружа, допущенного им в отдельные дни этой декады;

- восполнение грузоотправителем в течение первой или второй половины месяца недогруза нефти и нефтепродуктов, допущенного им в отдельные дни соответствующей половины месяца;

- выполнение заявки на перевозку груза в тоннах по грузам, перевозка которых установлена в вагонах и тоннах.

К таким основаниям, следовательно, относятся действия непреодолимой силы, под которой понимается чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях обстоятельство (ст. 372 ГК). К обстоятельствам непреодолимой силы, освобождающим грузоотправителя от ответственности, относятся прежде всего явления стихийного характера (наводнения, пожары, землетрясения и т. д.), а также соответствующие обстоятельства общественной жизни.

Однако одного только события в виде действия непреодолимой силы недостаточно для освобождения от ответственности. Требуется, чтобы оно повлекло за собой (вызвало) перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования, т. е. невыполнение принятой заявки на перевозку грузов должно находиться в причинной связи с действием непреодолимой силы.

В УЖТ (п. 111) предусматривается освобождение грузоотправителя от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов по причине обстоятельств, при которых в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь (соответствующими правилами, инструкциями, положениями) запрещается производить погрузочно-разгрузочные работы.

Предусмотрено и еще одно условие, при наличии которого грузоотправитель освобождается от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов: авария в организации, являющейся грузоотправителем, в результате которой было прекращено осуществление производственной деятельности на срок не менее одних суток, – на срок до устранения аварии. При этом не имеют значения причины, вызвавшие аварию, а достаточно того, что она имела место у грузоотправителя, так как для освобождения от имущественной ответственности учитывается сам факт аварии и прекращение в результате ее производственной деятельности на срок не менее одних суток.

Основанием для освобождения грузоотправителя от уплаты неустойки согласно п. 111 УЖТ является прекращение или ограничение погрузки грузов в соответствии с п. 38 УЖТ. В части 1 этого пункта УЖТ речь идет о приостановлении (временном прекращении) или ограничении погрузки Белорусской железной дорогой в связи с действием непреодолимой силы и другими обстоятельствами, препятствующими осуществлению перевозок. Погрузка грузов вследствие указанных обстоятельств может быть прекращена или ограничена в определенных железнодорожных направлениях Белорусской железной дорогой в исключительных случаях.

Грузоотправитель не будет нести ответственность за неиспользование вагонов, контейнеров перевозчика, если они поданы сверх суточной догово-

ворной нормы без предварительного согласия грузоотправителя. Данное правило исходит из отсутствия у перевозчика права увеличивать количество подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров перевозчика, если не было предварительной договоренности с грузоотправителем.

Имущественная ответственность грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов (недогруз) устанавливается по результатам работы за декаду (кроме случаев, предусмотренных ППГ), поэтому п. 111 УЖТ предусмотрено освобождение его от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов при выполнении грузоотправителем в течение данной календарной декады недогруза, допущенного им в отдельные дни этой декады.

Особое правило в п. 111 УЖТ предусматривает освобождение от ответственности грузоотправителя при выполнении им в соответствующей половине месяца допущенного в отдельные дни этой половины месяца недогруза нефти и нефтепродуктов, так как в этом случае выполнение заявки определяется по итогам погрузки в целом за половину месяца.

По грузам, перевозка которых установлена в тоннах и вагонах, при выполнении заявки на перевозку в тоннах оставшиеся незагруженными вагоны не считаются недогрузом, и грузоотправитель не несет имущественной ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, так как неустойка в этом случае взимается в установленном размере за тонну груза. Вместе с тем предусмотрено, что если грузоотправитель, применяя уплотненные способы загрузки сверх технических норм, использует меньшее количество вагонов (контейнеров) по сравнению с заявкой, он освобождается от ответственности за неиспользование соответствующего количества вагонов (контейнеров), т. е. неустойка за них не взыскивается.

В УЖТ предусмотрен и случай уменьшения размера ответственности грузоотправителя, когда он предупредил перевозчика о невозможности использования вагонов, контейнеров перевозчика не менее чем за двое суток до дня погрузки, на одну треть.

В п. 112 УЖТ перечислены *основания освобождения перевозчика от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов*:

- наличие обстоятельств непреодолимой силы, вследствие которых возникли препятствия для подачи вагонов и контейнеров под погрузку;
- прекращение или ограничение погрузки грузов в соответствии с п. 38 УЖТ;
- задержка грузоотправителем вагонов, контейнеров перевозчика под выгрузкой или очисткой. В этом случае перевозчик освобождается от уплаты неустойки за неподачу данному грузоотправителю того количества вагонов, контейнеров перевозчика, которое было задержано под выгрузкой (очисткой) или не могло быть подано под погрузку по этой причине;
- выполнение перевозчиком в течение декады неподачи вагонов, контейнеров перевозчика за отдельные дни этой декады;

– восполнение перевозчиком в течение первой или второй половины месяца неподачи вагонов перевозчика под погрузку нефти и нефтепродуктов, допущенной в отдельные дни соответствующей половины месяца;

– неподача перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика по причине невнесения грузоотправителем платежей за предыдущие перевозки грузов, осуществленные перевозчиком.

Одним из оснований освобождения от уплаты неустойки, как и для грузоотправителя, является освобождение перевозчика по причине действия непреодолимой силы. При этом для освобождения перевозчика от ответственности не обязательно, чтобы эти обстоятельства вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования или в каком-либо ином месте, а достаточно того, что они сделали невозможной подачу вагонов, контейнеров под погрузку.

Согласно п. 112 УЖТ прекращение или ограничение погрузки грузов в соответствии с п. 38 УЖТ также освобождает перевозчика от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов. Обстоятельства, указанные в п. 38 УЖТ, являются общими основаниями освобождения от имущественной ответственности за невыполнение обязательств, вытекающих из принятой заявки на перевозку грузов как грузоотправителя, так и перевозчика.

Одним из случаев, при наличии которых перевозчик освобождается от уплаты неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, является задержка грузоотправителем вагонов, контейнеров перевозчика под выгрузкой или очисткой, т. е. когда грузоотправитель, являясь одновременно грузополучателем, задерживает поданные ему под выгрузку (очистку) вагоны, контейнеры. Перевозчик освобождается в данном случае от уплаты неустойки за неподачу грузоотправителю того количества вагонов (контейнеров) перевозчика, которое было им задержано под выгрузкой (очисткой) или не могло быть подано под погрузку по этой причине. Вагоны и контейнеры перевозчика, предназначенные под погрузку, должны быть однородными с вагонами (контейнерами), задержанными под выгрузкой (очисткой), и считаться поданными под последующую погрузку в соответствии с Правилами заполнения учетной карточки.

Однако и при неоднородности предусмотренных под погрузку и задержанных под выгрузкой (очисткой) вагонов, контейнеров перевозчика он не будет нести ответственность за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, если в результате задержки из-за занятости мест (фронтов) погрузки вагонами под выгрузкой (очисткой) перевозчик не смог подать вагоны, контейнеры перевозчика под погрузку. При этом он освобождается от уплаты неустойки за то количество вагонов, контейнеров перевозчика, которое невозможно было подать по этой причине [2].

Обстоятельства, свидетельствующие о невозможности подачи вагонов под погрузку, должны быть документально удостоверены актом общей формы.

В п. 112 УЖТ предусмотрено освобождение от ответственности при выполнении перевозчиком в течение данной календарной декады неподачи вагонов, контейнеров перевозчика, допущенной им в отдельные дни этой декады, а также при выполнении им в течение соответствующей половины месяца неподачи вагонов перевозчика под погрузку нефти и нефтепродуктов, допущенной в отдельные дни этой половины месяца, так как выполнение заявки определяется в этом случае по итогам погрузки за половину месяца.

Перевозчик освобождается также от уплаты неустойки за неподачу вагонов и контейнеров перевозчика в случае невнесения грузоотправителем платежей за предыдущие перевозки грузов, т. е. за все состоявшиеся ранее перевозки, по которым грузоотправитель не рассчитался с перевозчиком, а также иных причитающихся перевозчику платежей (п. 60 УЖТ).

Следует отметить, что предусмотренная п. 110 УЖТ неустойка носит исключительный характер, и взысканию подлежит только указанная неустойка. Убытки, которые могут понести обе стороны в случае невыполнения принятой заявки на перевозку грузов, возмещению не подлежат, так как неустойка взимается независимо от наличия или отсутствия вины перевозчиков, грузоотправителей, и исчерпывающим является перечень оснований для освобождения от уплаты данной неустойки, приведенный выше.

3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕСОХРАННОСТЬ ГРУЗА И ЗА ПРОСРОЧКУ В ЕГО ДОСТАВКЕ

3.1 Правовые основания ответственности за несохранность перевозимого груза и размер возмещения ущерба

Обеспечение сохранности груза – одна из основных обязанностей перевозчика по договору перевозки груза. Принятый к перевозке груз перевозчик должен доставить в пункт назначения и выдать его грузополучателю в целости и сохранности. За нарушение этой обязанности перевозчик несет имущественную ответственность. При этом в соответствии со ст. 750 ГК обязанность перевозчика обеспечить сохранность груза возникает с момента приема груза к перевозке и прекращается выдачей его грузополучателю. Моменты приема и выдачи груза определяются по правилам, изложенным в пп. 28 и 56 УЖТ.

Несохранность перевозимого груза, за которую перевозчик несет имущественную ответственность, может выражаться в утрате, недостатке, повреждении, порче груза.

Утрата означает не уничтожение груза, а лишь невозможность его выдачи перевозчиком в течение установленного УЖТ срока, причем не имеет значения, по какой причине груз не может быть выдан получателю (фактически утрачен, находится в пути, груз выдан неправомочному лицу и т. п.).

Согласно п. 119 УЖТ по прошествии 30 дней со дня истечения срока доставки или по истечении 4 месяцев со дня приема груза к перевозке в прямом смешанном сообщении не выданный грузополучателю груз может считаться утраченным, и грузоотправитель либо грузополучатель имеет право заявить претензию перевозчику (Белорусской железной дороге, если перевозка осуществлялась национальным (общесетевым) перевозчиком) о возмещении ему стоимости этого груза.

Недостача (частичная утрата) груза означает разницу между количеством (массой) груза, принятого к перевозке, и фактически выданного грузополучателю по данной накладной, которой оформляется договор перевозки.

Повреждение, порча груза – это результат такого воздействия на груз, которое привело к ухудшению его качества и снижению стоимости. Например, повреждение груза может быть результатом и утраты какой-либо части груза, составляющей одно целое с перевозимым предметом (утрата отдельных частей механизмов при перевозке сельскохозяйственной техники и т. п.).

В соответствии с общей нормой ГК ответственность перевозчика за несохранность груза наступает только при наличии его вины, которая предполагается (презюмируется): «отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство» (ст. 372 ГК). Презумпцию виновности перевозчика в несохранности груза в качестве базового принципа закрепляет ст. 750 ГК. *Перевозчик для того, чтобы освободиться от ответственности за несохранность груза, должен доказать, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли после приема груза к перевозке до выдачи грузополучателю вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.* При этом вина перевозчика понимается широко и может проявляться не только в нарушении им конкретных правил и условий перевозки, но и в тех случаях, когда он имел возможность, однако не устранил любые обстоятельства, обусловившие утрату, недостачу, порчу или повреждение груза.

Ответственность перевозчика за несохранность груза выражается в форме возмещения причиненного грузоотправителю или грузополучателю таким правонарушением ущерба. При этом согласно ст. 750 ГК и п. 116 УЖТ перевозчик возмещает убытки не в полном объеме (как реальный ущерб, так и упущенную выгоду), а ограничивается стоимостью утраченного груза, т. е. непополненные доходы вообще не возмещаются. Не подлежит возмещению перевозчиком и тот реальный ущерб в имуществе грузоотправителя (грузополучателя), который хотя может быть и вызван утратой груза, но не составляет его стоимости (например, затраты на строительство оказавшегося ненужным вследствие утраты груза временного хранилища или аренду складского помещения для него и др.).

Размер возмещения ущерба при несохранности груза установлен следующим образом.

1 *За утрату или недостачу перевозимого без объявления ценности груза* перевозчик несет ответственность в размере стоимости утраченного или недостающего груза, которая определяется согласно п. 117 УЖТ. Предусмотренная п. 117 УЖТ норма об определении стоимости груза исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором (поставки, купли-продажи и т. д.), либо при отсутствии счета или цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, применяется, если возмещению подлежит ущерб, причиненный грузу, отправленному без объявления его стоимости.

Определение стоимости недостающего груза зависит от его характера. Так, при перевозке груза, представляющего собой однородную массу, стоимость недостающей части определяется пропорционально (в процентном отношении) стоимости всего груза.

При перевозке же неоднородного груза возможны два варианта исчисления стоимости недостающей его части: если в счете продавца или в цене

груза, предусмотренной договором поставки (купли-продажи и др.), указана стоимость каждого рода груза или его части, то размер недостачи определяется либо стоимостью утраченной части (например, при перевозке комплекта мебели утрачены стулья, стоимость которых определена в счете продавца), либо по соотношению стоимости утраченной и сохранившейся частей груза. В случае частичной утраты груза, представляющего единый комплект, если возможно доукомплектование и таким образом восстановление груза в его первоначальном состоянии, то это следует рассматривать как недостачу и возмещать расходы на восстановление его недостающих частей. В противном случае утрата отдельных частей или деталей должна рассматриваться как повреждение [2].

2 *За повреждение, порчу перевозимого без объявления ценности груза* перевозчик возмещает ущерб в размере суммы снижения его стоимости, а в случае невозможности восстановления поврежденного груза – в размере его стоимости.

При повреждении груза нередко возможно его восстановление в прежнем состоянии или использование по назначению (полностью или частично) только после соответствующего ремонта. В таких случаях ущерб с согласия грузоотправителя (грузополучателя) может быть возмещен в размере стоимости восстановительного ремонта. Если же восстановление невозможно или предъявитель претензии (иска) на нем не настаивает, ущерб взыскивается в сумме, на которую уменьшилась стоимость груза. При этом перевозчик не обязан отремонтировать поврежденную продукцию или доукомплектовать ее.

Порча может касаться как всего груза, так и его части. Если испорченная часть может быть оценена самостоятельно, то ущерб возмещается в размере уменьшения стоимости испорченной части, а при невозможности такой оценки – в размере снижения стоимости всего груза.

Повреждение и порча груза не только уменьшают его стоимость, но и в ряде случаев приводят к полной невозможности использования его по назначению. По существу это равнозначно утрате груза, так как грузополучатель фактически его лишается, а следовательно, наступают те же правовые последствия, что и при утрате груза.

3 *За утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью*, перевозчик возмещает ущерб в размере объявленной стоимости груза. Порядок объявления ценности груза и особенности его приема к перевозке установлены ППП и рассмотрены в части 2 настоящего учебно-методического пособия.

В УЖТ нет непосредственного указания на то, в каком размере должен возмещаться перевозчиком ущерб за недостачу, повреждение или порчу груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью. В данном случае ущерб должен возмещаться в размере доли объявленной ценности, соответствующей доле недостающей либо доле снижения стоимости части груза (при его порче или повреждении).

В соответствии с Правилами перевозок грузов с объявленной ценностью эта ценность не должна превышать стоимость груза, которая определяется согласно п. 117 УЖТ. Перевозчик при приеме такого груза к перевозке имеет право потребовать представления грузоотправителем документов, подтверждающих стоимость груза, а также вскрытия грузоотправителем предъявленного к перевозке груза для осмотра и проверки ценности, в случае предположения, что объявляемая ценность груза завышена.

В случае несохранности перевозимого груза договор железнодорожной перевозки полностью (утрата груза) или частично (недостача, повреждение или порча груза) оказывается неисполненным, а следовательно, уплаченные грузоотправителем за данную перевозку средства оказываются полученными перевозчиком неосновательно (в полном размере или частично), так как услуга, за которую они были внесены, не была или ненадлежащим образом была оказана. Поэтому кроме возмещения ущерба в установленных п. 116 УЖТ размерах перевозчик обязан возратить взысканные за перевозку груза провозные и другие причитающиеся ему платежи полностью (при утрате груза), пропорционально количеству недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если данные платежи не входят в стоимость такого груза. В противном случае (суммы причитающихся перевозчику платежей включены в стоимость перевозимого груза) возмещение стоимости утраченного груза или недостающей (поврежденной, испорченной) его части тем самым означает и возврат полученных ранее перевозчиком платежей [2].

3.2 Обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности за несохранность груза

Ответственность перевозчика за несохранность груза, происшедшую после приема груза к перевозке до выдачи его получателю, как отмечено выше, наступает при наличии вины перевозчика в этой несохранности.

В п. 113 УЖТ содержится **примерный перечень специфических и наиболее часто встречающихся в практике железнодорожного транспорта обстоятельств, доказанность любого из которых перевозчиком как причины несохранности груза позволяет ему освободиться от ответственности за несохранность груза вследствие отсутствия его вины в этом.**

1 Причины, зависящие от грузоотправителя или грузополучателя.

Ссылаясь на данное обстоятельство как на условие освобождения от ответственности, перевозчик должен доказать нарушения, которые были допущены грузоотправителем или грузополучателем, как причины несохранности перевозимого груза. Фактически нарушение любого из установленных ППГ условий предъявления груза к перевозке и его погрузки может свидетельствовать о наличии вины грузоотправителя. Однако для

освобождения от ответственности за несохранность груза перевозчик должен доказать, что именно это нарушение явилось причиной несохранности груза.

К причинам, зависящим от грузополучателя, чаще всего относится несвоевременный прием груза, что нередко вызывает его порчу и даже утрату. Помимо этого вина грузополучателя может выражаться и в неправильной выгрузке груза, других нарушениях, допущенных им при получении груза от перевозчика.

Особое место среди причин, зависящих от грузоотправителя, обуславливающих несохранность перевозимого груза, занимает погрузка его в неисправные вагоны, контейнеры. Так, если поданные под погрузку перевозчиком вагон или контейнер перевозчика по техническому состоянию или в коммерческом отношении не могут обеспечить сохранность груза при перевозке, грузоотправитель обязан отказаться от их загрузки. В противном случае он несет все последствия перевозки в таких транспортных средствах: убытки от несохранности груза по этой причине (если он остается собственником перевозимого груза) либо ответственность за несохранность груза перед грузополучателем. Только в том случае, когда техническая неисправность носила скрытый характер, т. е. не могла быть обнаружена грузоотправителем при обычном осмотре вагонов, контейнеров перед погрузкой, либо возникла в пути следования, ответственность за обусловленную этими недостатками несохранность груза несет перевозчик [5].

2 Особые естественные свойства перевозимого груза.

Особыми естественными свойствами груза считаются те, которые сказываются на его сохранности независимо от принятых перевозчиком мер предосторожности, например, появление ржавчины на металле, самовозгорание груза и т. п. В основе распределения убытков между грузоотправителем и грузополучателем в этом случае лежит не вина, а принцип риска случайной гибели (повреждения) вещи; его несет собственник (кому принадлежит право оперативного управления) груза – соответственно грузоотправитель или грузополучатель [5].

3 Естественные причины, связанные с перевозкой груза на открытом железнодорожном подвижном составе.

Несохранность груза может произойти в силу естественных причин, связанных с такой перевозкой, так как под воздействием неблагоприятных погодных условий (атмосферные осадки, сильный ветер, низкая или высокая температура воздуха и другие, не зависящие от перевозчика, обстоятельства) происходит выветривание сыпучих грузов и т. п. Если данные обстоятельства имели место, несмотря на все предусмотренные правилами перевозок меры по обеспечению сохранности груза, разрешенного к перевозке на открытом железнодорожном подвижном составе, то доказавший это перевозчик предполагается невиновным в его несохранности.

Однако рассматриваемый пункт не позволяет освободить перевозчика от ответственности за несохранность при недостатке, выразившейся в утрате целых мест груза, перевозимого на открытом подвижном составе.

4 Недостатки тары (упаковки), которые не могли быть замечены при наружном ее осмотре при приеме груза к перевозке, применение тары (упаковки), не соответствующей свойствам груза, при отсутствии следов повреждения тары (упаковки) в пути.

В случае приема груза перевозчиком в неисправной таре или упаковке он не несет безусловную ответственность за последствия такого приема, так как все зависит от характера недостатков тары и упаковки и условий приема груза к перевозке. Так, ссылка на недостатки тары, упаковки освобождает перевозчика от ответственности за несохранность груза, если он докажет, что именно эти недостатки явились причиной несохранности, и при приеме груза к перевозке данные недостатки не могли быть выявлены при наружном осмотре тары, упаковки, т. е. носили скрытый характер. Перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза, обусловленную недостатками тары, упаковки, и в том случае, когда груз перевозился в таре (упаковке), хотя и с явными недостатками, но был погружен грузоотправителем и принят к перевозке за пломбами (ЗПУ) грузоотправителя. Перевозчик не обязан также проверять соответствие использованной грузоотправителем тары, упаковки свойствам груза, и все отрицательные последствия такого нарушения несет грузоотправитель [5].

Однако если груз прибыл со следами повреждения тары (упаковки) в пути, перевозчик не освобождается от ответственности, так как наличие этих следов указывает на имевшиеся в процессе перевозки нарушения и, следовательно, возможно, что именно повреждения тары (упаковки) являются причиной несохранности груза.

5 Сдача груза к перевозке без указания в накладной его свойств, требующих особых условий либо мер предосторожности при перевозке или хранении.

Данное нарушение и его последствия – это частный случай проявления вины грузоотправителя и применения общего правила п. 31 УЖТ, согласно которому грузоотправитель несет ответственность за достоверность сведений, внесенных в накладную, а также за последствия, возникшие из-за указанных им в накладной недостоверных, неточных или неполных сведений.

Однако для освобождения от ответственности перевозчик должен доказать, что именно неуказание или неправильное указание в накладной особых свойств груза отправителем привело к несохранности груза.

6 Сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму.

В правилах перевозок некоторых грузов указаны нормы влажности, в пределах которых грузы и должны предъявляться к перевозке. Например, до предъявления к перевозке смерзающихся грузов отправитель обязан при-

нять меры к уменьшению их влажности до безопасных в отношении смерзания пределов. При нарушении установленных норм влажности грузоотправителем причиненный по этой причине ущерб грузу перевозчик возмещать не должен.

7 Перевозка груза в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя.

Некоторые грузы, перечень которых указан в ППГ, перевозятся в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей. В этом случае предполагается, что ответственность за сохранность груза несет лицо, сопровождающее его, и соответственно отсутствие вины перевозчика в утрате, недостаче или повреждении (порче) груза.

Однако сам факт сопровождения груза проводником не может служить безусловным основанием для освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого груза, вызванную мерами, не входящими в круг обязанностей проводника или даже входящими в круг его обязанностей, но принятие которых зависит от соответствующих действий перевозчика (например, отцепка поврежденного вагона), т. е. по причинам, не зависящим от проводника грузоотправителя или грузополучателя.

8 Указание грузоотправителем в накладной неправильных или неполных сведений.

В перечень обстоятельств, при доказанности которых перевозчиком как причины несохранности груза, он освобождается от ответственности за эту несохранность в п. 113 УЖТ включено и указание недостоверных, неточных или неполных сведений грузоотправителем в накладной. При этом перевозчик должен доказать не только наличие такого обстоятельства, но, как и в ранее рассмотренных пунктах, причинную связь (обусловленность) между указанным нарушением грузоотправителя и несохранностью груза.

9 Невыполнение или ненадлежащее выполнение грузоотправителем, грузополучателем таможенных и других правил.

Как и в вышерассмотренном пункте, данное обстоятельство при доказанности его перевозчиком в качестве причины несохранности груза позволяет перевозчику освободиться от имущественной ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза. Указанное обстоятельство как основание для освобождения от ответственности перевозчика особенно актуально для случаев несохранности перевозок скоропортящихся грузов, требующих специфических условий их доставки.

Необходимо отметить, что приведенный в п. 113 УЖТ и рассмотренный выше перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза, как указывалось, не является исчерпывающим. Поэтому для освобождения от ответственности за несохранность груза перевозчик может доказывать и другие обстоятельства, не указанные в рассмотренном перечне, как причины несохранности груза, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, обосновывая ими отсутствие своей вины в несохранности.

3.3 Ответственность за просрочку в доставке груза

Выполнение договора перевозки груза в установленный срок является одной из важнейших обязанностей перевозчика. Так, в п. 50 УЖТ указано, что перевозчик должен доставлять грузы по назначению в установленные сроки. Сроки доставки грузов и порядок их исчисления при перевозке во внутрисубъектском сообщении устанавливаются ППГ, а в международном сообщении регламентируются Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – СМГС) и другими международными договорами.

Согласно Правилам исчисления сроков доставки эти сроки зависят от вида отправки и расстояния, по которому рассчитывается провозная плата. При нормировании сроков доставки грузов, в том числе порожних вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей, учитывается необходимость выполнения технологических операций в зависимости от особенностей транспортировки грузов. По этой причине сроки доставки, исчисленные из норм суточного пробега, увеличиваются (например, для операций по отправлению и прибытию груза – на трое суток, на операции накопления, сортировки грузов, перевозимых мелкими и контейнерными отправлениями – на семь суток).

На договорной основе перевозчик и грузоотправитель могут предусмотреть и отличный от предусмотренного ППГ срок доставки груза (п. 50 УЖТ), о чем делается отметка в графе «Особые заявления и отметки отправителя» оригинала накладной.

Просрочка в доставке груза определяется как разность между фактическим и нормативным сроками доставки. Фактический срок доставки начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке. Дата приема груза к перевозке удостоверяется в перевозочных документах календарным штампом перевозчика. В случае приема груза раньше назначенного дня погрузки срок исчисляется с 24 часов того дня, на который назначена погрузка.

На железнодорожной станции назначения о прибытии груза уполномоченным представителем перевозчика в соответствующей графе дорожной ведомости проставляется календарный штамп прибытия груза на данную станцию. Время выгрузки груза перевозчиком или подачи под выгрузку грузополучателем фиксируется календарным штампом перевозчика на железнодорожной станции назначения в оригинале накладной и дорожной ведомости. Аналогичные сведения вносятся в электронную накладную.

Согласно Правилам исчисления сроков доставки груз считается доставленным в срок, если:

- он прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение грузополучателя, о чем тот уведомлен перевозчиком (аналогичным образом определяется и доставка в срок порожнего вагона грузоотправителя, грузополучателя);

– на железнодорожной станции назначения он выгружен перевозчиком или вагон, контейнер с грузом поданы грузополучателю под выгрузку до истечения установленного срока доставки;

– он прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения срока доставки и не может быть передан в распоряжение грузополучателя из-за задержки подачи вагонов, контейнеров под выгрузку вследствие занятости места выгрузки по не зависящим от перевозчика причинам, невнесения причитающихся перевозчику платежей или по другим причинам, не зависящим от перевозчика (в этом случае должен быть составлен акт общей формы, фиксирующий указанные обстоятельства).

Таким образом, транспортное законодательство увязывает окончание срока доставки груза не с моментом фактической его выдачи получателю, а с моментом возможности такой выдачи грузополучателю перевозчиком.

В соответствии с Правилами исчисления сроков доставки дата уведомления грузополучателя и таможенных органов о прибытии груза, находящегося под таможенным контролем, на железнодорожную станцию назначения является и датой фактического срока доставки груза по назначению, а перевозчик не несет ответственность за задержку груза на этой станции, связанную с таможенным оформлением. Кроме того, при прибытии груза в нерабочее для таможенного органа время срок доставки увеличивается на срок от момента прибытия груза на станцию назначения до начала работы таможенного органа.

Правилами исчисления сроков доставки предусмотрено увеличение срока доставки груза в случаях задержки, происшедшей по причинам, не зависящим от перевозчика. О причине и продолжительности такой задержки должен быть составлен акт общей формы, первый экземпляр которого прикладывается к перевозочным документам (по прибытии груза на станции назначения прилагается к дорожной ведомости), а второй экземпляр хранится у перевозчика на станции составления акта. В соответствующих графах оригинала накладной и дорожной ведомости делается отметка о задержке вагона, контейнера и составлении акта общей формы.

За нарушение сроков доставки (просрочку в доставке) грузов перевозчик несет имущественную ответственность, которая наступает, однако, как и в случае несохранности перевозимого груза, только при наличии его вины. Таким образом, основанием ответственности за просрочку в доставке груза является вина перевозчика, которая предполагается (презюмируется). Поэтому *перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что просрочка в доставке груза произошла не по его вине, т. е. обусловлена обстоятельствами, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.* Бремя доказывания отсутствия своей вины в просрочке в доставке груза для освобождения от ответственности возлагается на перевозчика.

Предусмотренная п. 118 УЖТ ответственность перевозчика за невыполнение обязанности по своевременной доставке груза установлена в виде неустойки, которую перевозчик обязан уплатить грузополучателю. Размер неустойки, подлежащей уплате грузополучателю за просрочку в доставке груза, зависит от длительности просрочки и исчисляется в процентном отношении к сумме провозной платы – 6 % за каждые сутки просрочки, считая неполные сутки за полные. При этом размер неустойки ограничен 30 % провозной платы (за пять и более суток просрочки). Стороны не вправе изменить своим соглашением ни характер ответственности, ни размер подлежащей взысканию неустойки.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом осуществляются и в вагонах грузоотправителей, грузополучателей. После завершения перевозки такие вагоны должны быть возвращены их владельцам или арендаторам в срок. Сроки возврата таких порожних вагонов и порядок их исчисления не отличаются от сроков доставки грузов и определяются Правилами исчисления сроков доставки. Данное обстоятельство обусловлено тем, что эти порожние вагоны принимаются к отправлению как груз на колесах, и за их перевозку взимается провозная плата. Согласно п. 118 УЖТ за просрочку в доставке порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей перевозчиком (в случае его вины, которая презюмируется) выплачивается неустойка, исчисляемая в том же размере и порядке, как и при просрочке в доставке груза.

Невыполнение сроков доставки может приводить к значительным убыткам грузовладельцев. Однако определение и доказательство размеров этих убытков, как правило, достаточно затруднительно и для грузовладельца, и для перевозчика (предварительные проверки, экспертизы и т. п.). Поэтому имущественная ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза ограничивается неустойкой в указанном размере. Однако, если просрочка в доставке груза явилась причиной его порчи (другой несохранности), перевозчик (в случае его вины в просрочке) возмещает грузополучателю ущерб, причиненный порчей (другой несохранностью) груза, исчисляемый по правилам п. 116 УЖТ, кроме уплаты неустойки за просрочку в доставке груза, так как в данном случае имеет место нарушение двух самостоятельных обязанностей по договору перевозки груза – доставка его в установленный срок и в сохранности [5].

При утрате груза неустойка за просрочку в доставке перевозчиком не выплачивается. Необходимо отметить, что грузополучатель обязан принять, своевременно выгрузить и вывезти с железнодорожной станции груз (п. 55 УЖТ) и в случае нарушения срока доставки.

Просрочка в доставке груза имеет особое значение при перевозке скоропортящегося груза, который должен сдаваться к перевозке с указанием в сопроводительном документе о качестве груза срока его транспортабельности. Этот срок определяется в зависимости от качественного состояния гру-

за на момент предъявления к перевозке, его индивидуальных свойств и условий перевозки. Указанием данного срока в удостоверении о качестве грузоотправитель как бы гарантирует качественную сохранность груза при соблюдении условий перевозки в пределах этого срока.

При смешанной ответственности сторон следует установить, кто из участников перевозки (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель) и в какой мере виновен в несохранности груза, в какой степени нарушение сроков доставки груза повлияло на его порчу, и в соответствии с этим решить вопрос о возложении обязанности по возмещению ущерба за порчу груза. Если будет установлено, что в недостатке или порче продукции виновны как перевозчик (в связи с нарушением срока доставки, температурного режима), так и грузоотправитель (отгрузивший продукцию не рассортированной, в несоответствующей упаковке и т. п.), ответственность распределяется между ними с учетом степени вины каждой из сторон.

3.4 Особенности ответственности перевозчиков за несохранность груза и просрочку в его доставке при перевозке в международном железнодорожном сообщении

Перевозки грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении, т. е. перевозки грузов, осуществляемые железнодорожным транспортом по территории нескольких государств по единому документу (накладной), оформленному на весь маршрут следования, производятся по территории Республики Беларусь в соответствии с СМГС. На указанные перевозки действие УЖТ распространяется только в том случае, когда это предусмотрено самим СМГС. Так, при отсутствии соответствующих положений в СМГС применяется национальное законодательство той Стороны, в которой правомочное лицо реализует свои права (ст. 5 СМГС).

Согласно ст. 37 СМГС перевозчик несет ответственность за несохранность груза, выражающуюся в утрате, недостатке, повреждении или порче груза с момента приема груза к перевозке и до момента его выдачи, а кроме того, и ответственность за превышение срока (просрочку) доставки груза. При этом все последующие перевозчики, вступающие в договор перевозки, заключенный договорным перевозчиком, несут солидарную ответственность перед грузовладельцем, принимая на себя возникающие по этому договору обязательства, в том числе по обеспечению сохранности груза и доставке его в установленный срок.

Формы, основания, условия освобождения и размеры ответственности перевозчика за несохранность груза и просрочку в его доставке согласно СМГС во многом аналогичны установленным законодательством Республики Беларусь (ГК, Законом, УЖТ и др.) и применяемым при перевозках грузов во внутривнутриреспубликанском железнодорожном сообщении. Например, в соответствии со ст. 39 СМГС предел ответственности перевозчика в любом

случае не должен превышать размер возмещения, подлежащего уплате перевозчиком при утрате груза. Необходимым основанием для возложения ответственности за несохранность груза, просрочку в его доставке на перевозчика является его вина в данном нарушении. Аналогичными являются и формы имущественной ответственности перевозчика в подобных случаях. Однако существует и ряд особенностей при определении ответственности перевозчика согласно СМГС за указанные нарушения.

Так, **условия освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза**, указанные в § 2 ст. 39 СМГС, включают две группы обстоятельств. В первом случае перевозчик освобождается от ответственности за несохранность вследствие отсутствия его вины в этом нарушении, доказав, что утрата, недостача, повреждение или порча груза произошли по одному из следующих обстоятельств:

1) *обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.*

К подобным обстоятельствам относятся как объективно непредотвратимые события, имеющие исключительный, чрезвычайный характер (стихийные явления – наводнения, землетрясения, снежные заносы и т. п., обстоятельства общественной жизни – военные действия, эпидемии, блокады и др., запретительные меры государственных и международных органов), так и любые другие обстоятельства, не зависящие от перевозчика, ставшие причиной несохранности груза;

2) *причины, связанные с погрузкой или выгрузкой груза, которые производились соответственно отправителем либо получателем.*

К подобным причинам относятся неправильное крепление груза в вагоне, погрузка меньшего количества груза по сравнению с накладной и др.

Таким образом, в рассмотренных случаях бремя доказывания наличия указанных выше обстоятельств как причин несохранности груза возлагается на перевозчика, т. е. действует принцип презумпции виновности перевозчика. Перевозчик должен доказать отсутствие с его стороны нарушения обязательств, в том числе условий перевозки груза.

Для освобождения от ответственности за несохранность груза при ссылке на обстоятельства второй группы перевозчику достаточно только установить и доказать их наличие. При этом отправитель, получатель имеют право доказывать иное, т. е. что ущерб возник не по данным обстоятельствам, указанным перевозчиком. Так, согласно § 2 ст. 41 СМГС, если несохранность груза могла произойти вследствие второй группы обстоятельств, приведенных в § 2 ст. 39 СМГС, при перевозке в прямом международном железнодорожном сообщении, то считается, что ущерб стал результатом их действия. К подобным обстоятельствам относятся:

1) *ненадлежащее качество груза, тары и упаковки или особые естественные и физические свойства груза, тары и упаковки, вызвавшие их повреждение, порчу;*

2) вина отправителя, получателя или их требования, в силу которых нельзя возложить ответственность на перевозчика.

Любое нарушение положений, действующих на железнодорожном транспорте нормативных актов отправителем, получателем может свидетельствовать о наличии их вины. Однако для освобождения от ответственности перевозчик должен доказать, что именно данное нарушение, допущенное отправителем или получателем, явилось причиной несохранности груза;

3) отсутствие у груза необходимой для его перевозки тары или упаковки;

4) сдача отправителем к перевозке предметов под неправильным, неточным или неполным наименованием их либо без соблюдения условий СМГС;

5) отправитель произвел погрузку груза в непригодный для его перевозки вагон или контейнер.

При этом непригодность для перевозки данного груза такого вагона или контейнера должна носить явный характер, т. е. должна была быть определена отправителем при обычной проверке состояния вагона, контейнера по его виду (щели в полу, дыра в стене, ненадлежащая очистка и т. д.);

6) неправильный выбор отправителем способа перевозки скоропортящегося груза или рода вагона, контейнера;

7) неисполнение или ненадлежащее исполнение таможенных или других административных формальностей отправителем, получателем;

8) проверка, задержание, конфискация груза государственными органами по не зависящим от перевозчика причинам.

В рассмотренных выше случаях перевозчику для освобождения от ответственности за несохранность груза достаточно доказать наличие любого из указанных обстоятельств без выявления причинно-следственной связи между этим обстоятельством и несохранностью груза, т. е. бремя доказывания того, что ущерб вызван другими обстоятельствами (не входящими во вторую группу) лежит на отправителе или получателе, предъявившем соответствующую претензию [9].

Перевозчик не несет ответственность за несохранность груза и в случае, когда она произошла при перевозке груза на особых договорных условиях, которыми предусмотрено освобождение от ответственности (§ 3 ст. 39 СМГС).

Согласно положениям § 4 ст. 39 СМГС перевозчик не несет ответственность в следующих случаях:

1) за недостачу груза, перевозимого в таре или в обвязке, если груз был выдан получателю при полном количестве мест, в исправной таре или обвязке и при отсутствии внешних признаков доступа к содержимому, которые могли бы явиться причиной недостачи груза;

2) за недостачу груза, перевозимого без тары или обвязки, если груз был выдан получателю при полном количестве мест и при отсутствии внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи груза;

3) за недостачу груза, если погруженный отправителем в вагон, ИТЕ или АТС груз был выдан получателю за исправными пломбами (ЗПУ) отпрати-

теля, а также без внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи груза;

4) за недостачу груза в контейнерах, погруженных в вагон отправителем (дверями вовнутрь), если контейнеры следовали в этом вагоне без перестановки в пути следования и переданы получателю без проверки пломб (ЗПУ) и без внешних признаков доступа к грузу, которые могли бы явиться причиной недостачи груза;

5) за недостачу съемных или запасных частей, находящихся в запломбированных ИТЕ или АТС, если эти ИТЕ или АТС выданы получателю за исправными пломбами (ЗПУ) отправителя;

6) за недостачу, повреждение груза, принятого к перевозке на открытом подвижном составе, если груз прибыл в исправном вагоне без перегрузки в пути следования, и не имеется признаков, свидетельствующих о возникновении недостачи или повреждения (порчи) груза во время перевозки.

Размеры возмещения перевозчиком ущерба за несохранность груза, установленные СМГС, в целом соответствуют аналогичным размерам возмещения в УЖТ. Так, при утрате или недостаче груза перевозчик должен возместить отправителю либо получателю ущерб в размере, определяемом исходя из стоимости груза, а при повреждении (порче) груза в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, определяемой с учетом размера снижения стоимости груза, установленного в месте назначения в соответствии с национальным законодательством. В случае несохранности груза, перевозимого с объявленной ценностью, перевозчик должен выплатить отправителю, получателю возмещение в сумме: объявленной ценности (при утрате груза); доли объявленной ценности, соответствующей утраченной части груза (при недостаче); части объявленной ценности, соответствующей в долевым отношении проценту понижению стоимости груза (при повреждении, порче груза).

Кроме указанного возмещения согласно § 2 ст. 42 СМГС перевозчик обязан возратить провозные платежи, другие расходы отправителя (получателя), полученные перевозчиком за перевозку утраченного груза или его недостающей, поврежденной, испорченной части, если они не включены в стоимость груза. Никакие другие расходы и убытки отправителей, получателей, не вытекающие из договора перевозки, перевозчиком не возмещаются.

Следует отметить, что для грузов, которые из-за своих естественных свойств подвержены убыли массы при перевозке, перевозчик не несет ответственности (независимо от пройденного грузом расстояния) за ту часть недостачи массы груза, которая не превышает указанных в § 1 ст. 43 СМГС норм, а для грузов, не подверженных вследствие своих естественных свойств убыли массы, – норм, установленных в § 2 ст. 43 СМГС. При этом данное положение для освобождения от ответственности не применяется, если отправителем, получателем будет доказано, что уменьшение массы груза не обусловлено его естественными свойствами. Аналогично при расчете возмещения в случае утраты груза или недостачи отдельных грузовых

мест не производится никакого вычета указанных норм за убыль массы на утраченный груз или недостающие места (§ 4 ст. 43 СМГС).

При определении ответственности перевозчика за превышение срока доставки груза необходимо учитывать, что в этом случае действует тот же принцип презумпции виновности перевозчика в данном нарушении. Поэтому для освобождения от ответственности за превышение срока доставки груза перевозчик должен доказать свою невиновность. В § 6 ст. 39 СМГС указаны частные случаи отсутствия вины перевозчика в данном нарушении, которые освобождают его от ответственности за невыполнение срока доставки груза:

- 1) обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;
- 2) вина отправителя, получателя или их требования, в силу которых нельзя возложить ответственность на перевозчика;
- 3) неисполнение или ненадлежащее исполнение таможенных или других административных формальностей отправителем, получателем или уполномоченным ими лицом.

Согласно ст. 45 СМГС за превышение срока (просрочку) доставки груза перевозчик уплачивает получателю неустойку, размер которой определяется исходя из провозной платы перевозчика, допустившего просрочку, и величины просрочки, рассчитываемой как отношение просрочки в доставке груза (в сутках) к общему сроку доставки:

- 6 % провозной платы при просрочке не свыше 0,1 общего срока доставки;
- 18 % провозной платы при просрочке более 0,1, но не свыше 0,3 общего срока доставки;
- 30 % провозной платы при просрочке более 0,3 общего срока доставки.

При этом общая сумма неустойки за просрочку в доставке груза вместе с установленными СМГС размерами возмещения за несохранность груза не должна превышать сумму возмещения, которая подлежала бы уплате в случае полной утраты груза [9].

Если просрочка в доставке груза произошла по вине нескольких перевозчиков, то процент для определения размера неустойки за данное нарушение рассчитывается в соответствии со ст. 45 СМГС исходя из общей просрочки на всем пути следования и исчисляется от провозной платы, полученной каждым перевозчиком, допустившим просрочку в доставке груза.

4 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕПРАВИЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ И ДРУГИЕ НАРУШЕНИЯ УСЛОВИЙ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

4.1 Ответственность за неочистку вагонов, контейнеров и превышение их грузоподъемности

Перевозчик согласно УЖТ (п. 40) должен подавать под погрузку вагоны и контейнеры перевозчика, исправные в техническом отношении, годные для перевозки конкретного груза, очищенные от остатков грузов и мусора, со снятыми реквизитами крепления, а в необходимых случаях, определенных ППГ, – промытые и продезинфицированные. Подача вагонов, контейнеров под погрузку неочищенными, как правило, является следствием их ненадлежащей очистки при выгрузке груза. При этом в соответствии с п. 45 УЖТ после выгрузки (слива) груза грузополучателем вагоны, контейнеры должны быть очищены им от остатков грузов и мусора, других загрязняющих веществ как с внутренней, так и с наружной стороны, а в требуемых случаях – и промыты. При этом такая обязанность по очистке (промывке) вагонов, контейнеров при выгрузке (сливе) их грузополучателем возлагается на него даже в тех случаях, когда загрязнение их произошло по вине грузоотправителя или других лиц, т. е. при отсутствии вины грузополучателя.

Ответственность грузополучателя за нарушение требований, установленных п. 45 УЖТ (ненадлежащие очистка вагонов, контейнеров внутри и снаружи, промывка в предусмотренных случаях после выполнения грузополучателем выгрузки (слива) груза, невыполнение других указанных в п. 45 УЖТ действий), установлена п. 126 УЖТ. Грузополучатель несет ответственность за указанные нарушения в форме неустойки в размере двух базовых величины за каждый универсальный вагон, контейнер и трех базовых величины за специализированный вагон. Данная неустойка взыскивается независимо от места обнаружения невыгруженного, неочищенного, непромытого вагона, контейнера перевозчика (на железнодорожной станции выгрузки или другой железнодорожной станции).

При этом независимо от внесения указанной неустойки грузополучатель должен внести перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за все время нахождения вагонов, контейнеров гру-

зоотправителя, грузополучателя под довыгрузкой, очисткой, промывкой на железнодорожных промывочно-пропарочных станциях или на железнодорожных станциях под очисткой.

Аналогичная вышерассмотренной ответственность за нарушение установленных в п. 45 УЖТ требований предусмотрена и для грузоотправителя. Так, УЖТ и Правилами очистки и промывки вагонов и контейнеров (далее – Правила очистки) определено, что очистка наружной поверхности вагонов, контейнеров и ходовых частей должна быть проведена независимо от их принадлежности как после выгрузки, так и после погрузки. При этом грузоотправитель имеет право отказаться от погрузки груза в неочищенный (непромытый) вагон, контейнер перевозчика (п. 40 УЖТ), а в случае их приема под погрузку должен выполнить необходимые действия для очистки, промывки, других предусмотренных п. 45 УЖТ и Правилами очистки операций.

В целях максимального использования вагонов, контейнеров на грузоотправителя (при погрузке груза его силами и средствами) возлагается обязанность загружать их не ниже технических норм, а если они не установлены Белорусской железной дорогой, то до полной вместимости вагона, контейнера, но во всех случаях не выше его грузоподъемности согласно указанному на нем трафарету (п. 41 УЖТ). Таким образом, погрузка груза в вагоны, контейнеры грузоотправителем должна производиться с учетом требований по обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а излишек груза (сверх грузоподъемности вагона, контейнера) грузоотправитель обязан выгрузить.

Превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера является грубым нарушением технических правил, нередко приводящим к транспортным происшествиям с человеческими жертвами и имущественными потерями. Поэтому особая опасность данного нарушения обусловила и установление высокой имущественной ответственности, возлагаемой на грузоотправителя, – неустойка в размере пятикратного тарифа за перевозку излишка массы данного груза, а в случаях транспортных происшествий, вызванных перегрузом вагона (контейнера), и возмещение убытков в полном объеме. При этом неустойка подлежит уплате грузоотправителем (грузополучателем согласно п. 130 УЖТ) независимо от того, имели ли место транспортные происшествия, вызвавшие убытки, или нет [2].

Аналогичная ответственность грузоотправителя за данное нарушение предусмотрена и согласно § 3 ст. 16 СМГС. При этом в соответствии с СМГС неустойка взыскивается в том же размере, что и неустойка, указанная в п. 126 УЖТ, за перегруз вагона сверх его грузоподъемности – в пятикратном размере провозной платы за перевозку излишка массы груза, причитающейся перевозчику, обнаружившему этот излишек.

4.2 Ответственность сторон за самовольное использование вагонов и контейнеров

Вагоны и контейнеры перевозчика должны использоваться грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования только на основе заключенных ими с перевозчиками соответствующих договоров (перевозки, транспортно-экспедиционного обслуживания и др.). Самовольное использование вагонов, контейнеров перевозчика (для собственных перевозок, хранения грузов и др.) означает их использование вне установленного законодательством порядка предоставления перевозчиком принадлежащих ему вагонов, контейнеров для перевозки грузов или других потребностей грузоотправителя, грузополучателя, иных организаций, что является правонарушением и влечет имущественную ответственность в форме неустойки. Например, в случае, если грузополучатель не возвращает перевозчику контейнер после выгрузки груза и использует его для отправки другого груза автомобильным транспортом, то он должен уплатить перевозчику соответствующую неустойку. Величина неустойки за самовольное использование вагонов, контейнеров перевозчика грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования установлена п. 121 УЖТ в зависимости от продолжительности такого их использования и составляет 0,25 базовой величины за вагон в час и 0,15 базовой величины за контейнер в час.

Основанием для взыскания такой неустойки за самовольное использование вагонов, контейнеров перевозчика являются акты общей формы, удостоверяющие такие случаи.

Убытки перевозчика, вызванные самовольным использованием грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования вагонов, контейнеров перевозчика, не подлежат возмещению. Однако такое самовольное использование вагонов, контейнеров всегда связано с простоем их у грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования. Поэтому вне зависимости от взыскания указанной неустойки ими вносится перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами.

Ответственность перевозчика при самовольном занятии им вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей (принадлежащих им на праве собственности или ином законном основании, в том числе переданных им в пользование иными юридическими лицами) соответствует той, которая предусмотрена п. 121 УЖТ для грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования за использование ими без согласия перевозчика его вагонов, контейнеров. Аналогично решен и вопрос о характере и размерах ответственности: она выражается в уплате неустойки перевозчиком в размере 0,25 базовых величин за вагон в час и 0,15 базовых величин за контейнер в час.

При предъявлении соответствующей организацией к перевозчику претензии о взыскании неустойки за самовольное занятие им вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя она должна представить соответствующие документы, подтверждающие факт самовольного занятия перевозчиком этих вагонов, контейнеров и расчет неустойки. Такими документами могут являться: железнодорожная накладная, свидетельствующая о том, что вагон или контейнер самовольно был занят перевозчиком для транспортировки грузов других отправителей; акт общей формы, которым зафиксирован факт самовольного занятия таких вагонов, контейнеров; иные доказательства, например, переписка с перевозчиком в связи с направлением ему заявления о розыске груза и др. [2].

Самовольное занятие перевозчиком вагонов или контейнеров грузоотправителей, грузополучателей часто связано с перевозкой попутных грузов в таких вагонах и контейнерах, следующих порожними. В этих случаях требуется согласие владельца или арендатора указанных вагонов, контейнеров. Поэтому при рассмотрении иска о взыскании рассматриваемой неустойки, предусмотренной УЖТ, для освобождения от ответственности перевозчик должен представить доказательства того, что самовольного занятия вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя для перевозки попутного груза не было.

Неустойка подлежит взысканию с перевозчика за все фактическое время самовольного занятия им вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя. Причем, взыскание этой неустойки не исключает взыскания с перевозчика и неустойки за просрочку в доставке порожних вагонов и контейнеров грузоотправителей, грузополучателей по п. 118 УЖТ.

4.3 Ответственность за необеспечение сохранности вагонов и контейнеров

Грузоотправитель, грузополучатель, другие организации обязаны бережно относиться к вагонам, контейнерам перевозчика; в противном случае для них наступают отрицательные последствия. В п. 127 УЖТ определена ответственность грузоотправителей, грузополучателей, организаций, осуществляющих строительство объектов инфраструктуры, за повреждение либо утрату вагонов, контейнеров перевозчика. Субъектами ответственности являются не только перечисленные в п. 127 УЖТ грузоотправители, грузополучатели, организации, осуществляющие строительство объектов инфраструктуры, но и другие участники транспортного процесса (например, транспортно-экспедиционные организации, выполняющие функции грузоотправителей, грузополучателей, пользующиеся их правами и несущие соответствующие обязанности и т. д.).

Предусмотренную в п. 127 УЖТ ответственность несут также владельцы железнодорожных путей необщего пользования, не принадлежащих владельцам инфраструктуры, если они, согласно договорам с грузоотправителями, грузополучателями, принимают вместо них и сдают перевозчику груженные и порожние вагоны и контейнеры. Такую ответственность эти владельцы несут независимо от того, кто (они сами или грузоотправители, грузополучатели) повредил (утратил) вагоны, контейнеры перевозчика. Однако в случае, если повреждение (утрата) допущены грузоотправителями (грузополучателями), указанные владельцы железнодорожных путей необщего пользования, выполнив установленные п. 127 УЖТ обязанности перед перевозчиком, решают вопрос с соответствующим грузоотправителем, грузополучателем о возмещении уплаченной перевозчику за рассматриваемое нарушение денежной суммы.

Согласно УЖТ ответственность за повреждение или утрату устанавливается либо в виде обязанности отремонтировать поврежденные вагоны, контейнеры перевозчика, либо возместить перевозчику понесенные им в связи с этим убытки. Необходимо отметить, что право выбора в этом случае согласно ГК (ст. 445, 450, 583, 676 и др.) принадлежит лицу, которому причинены убытки, т. е. перевозчику.

Аналогичную ответственность несут организации, осуществляющие по договору (поручению) грузоотправителя, грузополучателя транспортно-экспедиционное их обслуживание, прием от перевозчика и сдачу ему груженных и порожних вагонов, контейнеров.

Согласно содержанию п. 127 УЖТ грузоотправитель, другая указанная выше организация обязаны возместить перевозчику в составе убытков понесенные им расходы вследствие необходимости перегрузки груза в пути из неисправного вагона (контейнера) в исправный, возникшей в результате повреждения его грузоотправителем, другой организацией, обусловленного неправильной погрузкой, упаковкой или неправильным креплением груза, выполненными грузоотправителем (другой организацией). При сходе вагонов с рельсов взыскиваются затраты, понесенные перевозчиком, связанные с устранением повреждения вагона перевозчика, его узлов и деталей, производством технического осмотра, освидетельствования и ремонта колесной пары, включая расходы на подачу вагона в ремонт, подъемку, выкатку, транспортировку тележки и колесной пары, а также убытки от простоя вагонов перевозчика [2].

Факт повреждения вагона, контейнера перевозчика должен быть подтвержден актом общей формы.

Ответственность за предусмотренные п. 127 УЖТ правонарушения основывается на принципе предполагаемой вины лица, причинившего ущерб (грузоотправителя, грузополучателя, организации, осуществляющей строительство объектов инфраструктуры).

В п. 129 УЖТ содержится норма, соответствующая предусмотренной п. 127 УЖТ в части, относящейся к повреждению перевозчиком вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя. Так, перевозчик, допустивший такое повреждение, обязан отремонтировать поврежденные вагоны, контейнеры грузоотправителя, грузополучателя или возместить их владельцам понесенный ими ущерб.

Аналогично УЖТ согласно ст. 51 СМГС перевозчик несет ответственность за утрату и повреждение вагона, не принадлежащего перевозчику, с момента приема к перевозке до момента выдачи, если не докажет, что утрата или повреждение произошли не по его вине. При этом перевозчик не несет ответственности за утрату съемных частей вагона в том случае, когда информация о их наличии не была указана на обеих наружных боковых стенах вагона.

В соответствии с СМГС перевозчик при утрате не принадлежащего ему вагона обязан возместить фактически нанесенный ущерб, который ограничен остаточной стоимостью вагона с учетом его износа на момент утраты, а при повреждении вагона выплачиваемое возмещение ограничено суммой расходов, связанных с восстановлением вагона, причем их величина не должна превышать размер возмещения, причитающегося в случае утраты вагона.

Право предъявления претензии и иска за утрату или повреждение вагона, не принадлежащего перевозчику, согласно ст. 53 СМГС принадлежит владельцу вагона, а такая претензия должна направляться перевозчику, в ведении которого находился вагон в момент его повреждения или утраты.

4.4 Ответственность за предъявление запрещенного к перевозке груза

За предъявление груза, требующего особых мер предосторожности, без указания в накладной этих мер либо с неправильным указанием наименования, свойств или качества груза, а также за предъявление запрещенного к перевозке груза с грузоотправителя взыскивается неустойка в размере пятикратной провозной платы за все расстояние перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика.

Данное положение п. 120 УЖТ является одним из немногочисленных, которые устанавливают ответственность за нарушение обязанностей по договору перевозки в форме уплаты неустойки и возмещения помимо этого убытков.

Такую ответственность несет перед перевозчиком грузоотправитель за указание в накладной недостоверных, неточных или неполных сведений, т. е. за предусмотренное п. 31 УЖТ в общей форме нарушение. В п. 120 УЖТ конкретизируется правило п. 31 УЖТ – устанавливается размер ответственности и точно указывается, в чем выражается это нарушение: в предъ-

явлении груза, требующего особых мер предосторожности, без указания в накладной этих мер либо с неправильным указанием по данному грузу его наименования, свойств или качества, в предъявлении запрещенного к перевозке груза. Перечень этих нарушений, приведенных в п. 120 УЖТ, является исчерпывающим, и во всех указанных случаях грузоотправитель уплачивает неустойку в установленном размере и возмещает вызванные этим обстоятельством убытки перевозчика в полном объеме.

Неправильным указанием наименования груза считается наличие расхождений между данными, указанными грузоотправителем в накладной, и данными, полученными при проверке после приема груза к перевозке, т. е. после выдачи отправителю квитанции о приеме груза (дубликата накладной).

Рассматриваемая неустойка взыскивается за сам факт допущенного нарушения, но взыскана она может быть лишь при условии, что груз принят к перевозке. Поэтому указанная неустойка не взыскивается в тех случаях, когда внесены необходимые уточнения, дополнения и изменения в накладную при приеме груза к перевозке или в приеме груза к перевозке вообще отказано.

При обнаружении неправильного указания сведений о грузе в накладной в пути следования или на железнодорожной станции назначения неустойка взыскивается с грузополучателя (согласно п. 130 УЖТ), который, уплатив ее, урегулирует самостоятельно соответствующие отношения с грузоотправителем.

Значительный размер неустойки – пятикратная провозная плата за все расстояние перевозки груза – обусловлен серьезностью и возможностью тяжелых последствий этого нарушения.

Кроме уплаты неустойки, грузоотправитель обязан возместить перевозчику убытки, вызванные указанными выше нарушениями, в полном объеме. Эти убытки могут выражаться в начислении провозной платы в уменьшенном размере, повреждении вагонов (контейнеров), железнодорожного пути, сооружений, загрязнении вагонов (контейнеров), требующем расходов по их очистке и т. д. [5].

В п. 120 УЖТ установлена ответственность грузоотправителя перед перевозчиком. Однако рассматриваемое нарушение правил сдачи грузов к перевозке может явиться основанием ответственности грузоотправителя и перед третьими лицами – другими участниками перевозки. Например, когда при возгорании легковоспламеняющегося груза, сданного к перевозке без указания его свойств, будет поврежден или уничтожен груз, принадлежащий другому грузоотправителю, ответственность перед ним должен нести не перевозчик, так как отсутствует его вина (согласно п. 113 УЖТ), а грузоотправитель, сдавший к перевозке груз без указания его свойств, – по общим нормам гражданского законодательства [2].

В СМГС так же, как и в УЖТ, установлена ответственность грузоотправителя за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной. Грузоотправитель согласно ст. 16 СМГС несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, а также от того, что они внесены в несоответствующую графу накладной. Следует отметить, что при обнаружении перевозчиком до заключения договора перевозки неправильных, неточных или неполных сведений в накладной, отправитель должен составить новую накладную, если согласно Правилам перевозок грузов (приложение 1 к СМГС) исправление указанных в накладной сведений и заявлений не допускается.

В соответствии с § 3 ст. 16 СМГС отправитель обязан уплатить перевозчику неустойку в том случае, когда перевозчик после заключения договора перевозки обнаруживает неправильное, неполное, неточное указание в накладной сведений и заявлений и устанавливает при этом, что:

- в составе груза приняты к перевозке предметы, не допускаемые к перемещению через государственную границу хотя бы в одном из государств, по территории которых должна осуществляться перевозка;
- принят к перевозке опасный груз с нарушением условий его перевозки;
- занижен размер провозных платежей;
- возникли обстоятельства, угрожающие безопасности движения.

В указанных случаях с грузоотправителя взыскивается неустойка в пятикратном размере провозной платы, причитающейся перевозчику, обнаружившему данное нарушение. Помимо указанной неустойки перевозчику должен быть возмещен возможный ущерб и другие неустойки, уплачиваемые отправителем или получателем в соответствии с условиями СМГС.

4.5 Ответственность за задержку вагонов по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам. Ответственность перед перевозчиком за расчеты по перевозке

Согласно п. 124 УЖТ при задержке вагонов, контейнеров, обусловленной причинами, зависящими от грузоотправителя, грузополучателя, таможенными и другими государственными органами, имеющими соответствующие полномочия, грузоотправитель или грузополучатель уплачивает за все время задержки неустойку в размере платы за пользование вагонами, контейнерами и возмещает понесенные в результате этого перевозчиком расходы.

Такая задержка может быть вызвана не приложением к накладной документов, необходимых для выполнения таможенных, санитарных, пограничных и других административных правил, неточным или неполным заполнением этих документов либо указанием недостоверных сведений в них и т. д. Основанием для взыскания неустойки за задержку вагонов (контейнеров),

рассмотренную выше, является вина грузоотправителя, грузополучателя за ненадлежащее выполнение таможенных и других административных правил. Задержка вагонов (контейнеров) должна оформляться актом общей формы с указанием причины, свидетельствующей о вине грузоотправителя или грузополучателя.

Если в результате задержки вагонов, контейнеров по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам перевозчик понес другие расходы, кроме расходов, компенсируемых неустойкой в размере платы за пользование вагонами, контейнерами (например, связанные с подачей вагонов, контейнеров для контроля по распоряжению таможенных, пограничных, санитарных и других административных органов, выполнению выгрузки груза по их указанию и т. д.), то они подлежат возмещению грузоотправителем, грузополучателем. При этом в случае вины грузоотправителя требование о возмещении таких расходов может быть предъявлено и к грузополучателю при выдаче груза (пп. 60 и 130 УЖТ), который, возместив их перевозчику, урегулирует вопрос возврата ему выплаченной суммы с виновным в задержке вагонов, контейнеров грузоотправителем [2].

Следует отметить, что в п. 124 предусмотрена и ответственность грузоотправителя, грузополучателя за задержку вагонов перевозчика под погрузкой, выгрузкой у грузоотправителей, грузополучателей, а также на железнодорожных станциях отправления, назначения и в пути следования по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам на 24 часа и свыше кроме указанных выше случаев задержек. Ответственность грузоотправителя, грузополучателя установлена в форме неустойки, размер которой зависит от времени подобной задержки, причем он возрастает в абсолютных величинах за каждый час задержки с увеличением ее суммарного времени:

- 6 базовых величин – за вагон за 24 часа;
- 0,3 базовой величины – за вагон в час дополнительно к начисленной неустойке за 24 часа за каждый последующий час свыше 24 часов до 36 часов;
- 0,9 базовой величины – за вагон в час дополнительно к начисленной неустойке за 36 часов за каждый последующий час свыше 36 часов до 48 часов;
- 1,2 базовой величины – за вагон в час дополнительно к начисленной неустойке за 48 часов за каждый последующий час свыше 48 часов.

Таким образом, указанная неустойка призвана стимулировать грузоотправителей, грузополучателей к ускорению обработки вагонов перевозчика, максимальному сокращению их простоев по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам как на железнодорожных станциях, так и на железнодорожных путях необщего пользования.

Однако в п. 124 УЖТ предусмотрена и возможность изменения указанного выше размера неустойки за задержку вагонов перевозчика на 24 часа и свыше по соглашению между перевозчиком и грузоотправителем, грузополучателем.

Если подача грузоотправителю порожних специализированных вагонов перевозчика, предусмотренных заявкой на перевозку грузов, задерживается по причинам, зависящим от грузоотправителя, с него в соответствии с п. 122 УЖТ взимается за все время задержки данных вагонов на железнодорожной станции погрузки плата за пользование вагонами перевозчика.

В соответствии с п. 122 УЖТ, если грузоотправитель отказался от погрузки прибывших согласно его заявки на перевозку груза на железнодорожную станцию погрузки порожних специализированных вагонов перевозчика и их невозможно в течение отчетных суток использовать на данной станции другими грузоотправителями, перевозчик взимает с грузоотправителя плату за пробег таких вагонов, вызванный их доставкой на другую железнодорожную станцию для погрузки грузов, но не более чем за 300 км.

При этом фактическое расстояние, за которое взыскивается плата за пробег порожних специализированных вагонов перевозчика (от станции, откуда вагоны были отправлены, до станции последующей погрузки), должно быть подтверждено перевозчиком. В данном случае плата за пробег таких вагонов взыскивается с грузоотправителя дополнительно к неустойке за невыполнение им заявки на перевозку груза [2].

Согласно п. 60 УЖТ все причитающиеся перевозчику за перевозку грузов платежи должны быть внесены грузоотправителем на железнодорожной станции отправления до приема груза к перевозке, а связанные с перевозкой окончательные расчеты произведены грузополучателем на железнодорожной станции назначения до выдачи ему груза. Отличающийся от указанного порядок расчетов может быть установлен по договоренности между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем).

По прибытии груза на железнодорожную станцию назначения вся ответственность за расчеты в отношении этой перевозки перед перевозчиком согласно п. 130 УЖТ возлагается на грузополучателя. Таким образом, грузополучатель несет ответственность не только за собственные действия и допущенные им нарушения (несвоевременное получение и вывоз груза, неочистка вагонов, контейнеров, повреждение их при выгрузке и т. д.), но и ответственность, которую до прибытия груза на станцию назначения несет грузоотправитель (включая ответственность за невыполнение грузоотправителем определенных обязанностей). При этом в случае несвоевременных расчетов с грузоотправителя, грузополучателя в пользу перевозчика в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь, взыскивается пеня.

Аналогичная правовая норма содержится в ст. 26 СМГС, которая предусматривает обязанность получателя оплатить все причитающиеся перевозчику провозные платежи до выдачи накладной и груза, если соглашением между получателем и перевозчиком не установлено иное.

В соответствии с п. 56 УЖТ при уклонении грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей по данной перевозке перевозчик имеет право удерживать грузы, уведомив об этом грузополучателя в письменной форме, до внесения соответствующих платежей.

Если основания возлагаемой на грузополучателя ответственности обусловлены неправильными действиями грузоотправителя, то грузополучатель, уплатив перевозчику соответствующие платежи и неустойки, а также возместив (при необходимости) его расходы и убытки, связанные с перевозкой, вправе рассчитывать на взыскание этих сумм с грузоотправителя.

В п. 130 УЖТ рассматривается и случай, когда груз был адресован получателю, которого не оказалось по указанному в накладной адресу и отсутствует возможность уведомления его о прибытии груза. Вся ответственность перед перевозчиком за расчеты по перевозке такого груза согласно УЖТ возлагается на грузоотправителя. Грузоотправитель должен быть уведомлен об отсутствии грузополучателя в письменной форме, и на решение вопроса о судьбе груза, как отмечалось ранее, ему предоставляется восемь (по скоропортящимся грузам – четверо) суток со дня получения грузоотправителем такого уведомления перевозчика (п. 56 УЖТ).

5 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗОБАГАЖА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

5.1 Договор перевозки пассажира.

Обязанности по организации пассажирских перевозок

Перевозки железнодорожным транспортом пассажиров, багажа и грузобагажа в Республике Беларусь организуются и выполняются на договорной основе. Согласно УЖТ организация таких перевозок осуществляется перевозчиками по собственной инициативе, а при перевозках в городском сообщении и региональном сообщении экономкласса также и по инициативе местных исполнительных и распорядительных органов власти.

Организация перевозок по инициативе местных исполнительных и распорядительных органов и (или) уполномоченных ими на осуществление таких функций организаций производится на основании заключаемых с перевозчиками договоров об организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования. В соответствии с п. 87 УЖТ этими договорами определяются расписания движения поездов соответствующих линий, порядок возмещения за счет средств местных бюджетов связанных с такими перевозками расходов перевозчиков, ответственность сторон, порядок расчетов за перевозки. Договорами об организации перевозок пассажиров могут предусматриваться и другие условия, например, перечень сопутствующих перевозкам пассажиров услуг, объемы перевозок.

По договору перевозки пассажира согласно п. 97 УЖТ:

– перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения пассажира (предоставив ему место в поезде в соответствии с проездным документом (билетом)), его багаж, а также грузобагаж отправителей и выдать их уполномоченным на получение багажа, грузобагажа лицам;

– пассажир обязуется оплатить свой проезд (по установленным тарифам), если ему законодательными актами и международными договорами Республики Беларусь не предоставлено право бесплатного (льготного) проезда, при сдаче багажа – его провоз, а отправители грузобагажа – провоз грузобагажа.

Договор перевозки пассажира – это самостоятельный вид договора, предметом которого являются транспортные услуги по перемещению людей (пассажиров) с целью удовлетворения их потребностей, связанных с поезд-

ками. В договоре перевозки пассажира железнодорожным транспортом общего пользования сторонами выступают перевозчик и пассажир, а содержанием договора – совокупность их прав и обязанностей [10].

Договор перевозки пассажира по своему характеру является:

- публичным, т. е. согласно ГК договором, по которому перевозчик должен осуществлять соответствующий вид деятельности (в данном случае перевозку пассажира) в отношении любого обратившегося к нему лица;

- консенсуальным, так как в отличие от реального договора перевозки груза железнодорожным транспортом для его заключения достаточно соглашения перевозчика и пассажира. Процесс возникновения договорных отношений начинается с достижения соглашения о предстоящей поездке, затем в соответствующих случаях оплачивается стоимость проезда и пассажиру выдается проездной документ (билет), подтверждающий заключение договора перевозки пассажира. Таким образом, момент заключения договора перевозки связывают с выдачей пассажиру проездного документа (билета), который является основным документом, удостоверяющим заключение такого договора;

- взаимным (двусторонним), так как каждая сторона обладает определенными правами и несет соответствующие обязанности (например, пассажир имеет право на осуществление перевозки, но обязан оплатить свой проезд в соответствии с законодательством; перевозчик имеет право на получение от пассажира стоимости проезда в соответствующих случаях, но должен осуществить его перевозку в пункт назначения и др.);

- возмездным, так как за выполняемую услугу по перевозке пассажир обязан уплатить перевозчику вознаграждение согласно установленным тарифам за исключением случаев, когда ему законодательными актами и международными договорами Республики Беларусь предоставлено право бесплатного (льготного) проезда (расходы перевозчика возмещаются при этом за счет средств соответствующего бюджета);

- срочным, так как срок исполнения договора перевозки пассажира определяется временем нахождения в пути поезда, в котором следует пассажир, в соответствии с расписанием движения поездов.

Как уже было отмечено, согласно УЖТ заключение договора перевозки пассажира удостоверяется проездным документом (билетом), причем проезд граждан, которым законодательными актами и международными договорами Республики Беларусь предоставлено право бесплатного (льготного) проезда железнодорожным транспортом, осуществляется по проездным документам (льготным билетам), выдаваемым на основании подтверждающих такое право документов (п. 98 УЖТ).

Поэтому при посадке в поезд пассажир обязан иметь надлежащим образом оформленный проездной документ (билет), если иное не установлено УЖТ и Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодо-

рожным транспортом общего пользования в Республике Беларусь (далее – Правила перевозок пассажиров) [11]. Порядок оформления проездных документов (билетов) устанавливается Правилами перевозок пассажиров.

Законодательством предусмотрена возможность использования при перевозке пассажиров наряду с проездными документами (билетами) на бумажном носителе электронных проездных документов (билетов), в которых информация о перевозке пассажиров представляется в электронно-цифровой форме. Реализация электронных проездных документов (билетов) производится без выдачи пассажирам проездных документов (билетов), оформленных на бумажных носителях, однако в соответствии с п. 100 УЖТ по требованию пассажира перевозчик обязан выдать ему проездной документ (билет) на бумажном носителе.

В соответствии с законодательством перевозчики и владельцы инфраструктуры должны обеспечивать:

- 1) потребность населения в пассажирских перевозках;
- 2) безопасность пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом;
- 3) необходимые удобства для пассажиров и их культурное обслуживание;
- 4) своевременность перевозки, сохранность багажа и грузобагажа;
- 5) движение всех пассажирских поездов строго по расписанию.

Железнодорожный транспорт общего пользования в Республике Беларусь является одним из важнейших видов транспорта, основой ее транспортной системы. Поэтому наряду с обеспечением потребности экономики в перевозках и связанных с ними работах и услугах перед ним стоит задача удовлетворения и потребностей населения в соответствующих перевозках, работах и услугах во взаимодействии с другими видами транспорта.

Обеспечение безопасности пассажиров при пользовании ими железнодорожным транспортом достигается за счет осуществления ряда организационно – технических мер, важнейшей из которых является обеспечение безопасности движения поездов.

Для решения указанной задачи ряд необходимых положений содержится и в нормативных правовых актах. Так, в Законе вопросам обеспечения безопасности специально посвящены ст. 26–29. В частности, транспортные средства железнодорожного транспорта и инфраструктура должны соответствовать требованиям законодательства, железнодорожные пути, станции, пассажирские платформы и остановочные пункты, являющиеся зонами повышенной опасности, при необходимости подлежат ограждению их владельцами.

Защита прав и интересов пассажиров в части безопасности, их жизни и здоровья обеспечивается также путем предусмотренного законодательством обязательного страхования перевозчиком гражданской ответственности перед пассажирами на период посадки в вагон, проезда в поезде и высадки

из вагона. Объектом обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами согласно соответствующему Закону Республики Беларусь являются его имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью пассажира и (или) несохранности его багажа.

Качественное обслуживание пассажиров, обеспечение их удобств при пользовании железнодорожным транспортом являются важнейшими требованиями к перевозчикам при организации и осуществлении перевозок, что обусловлено как возрастающей конкуренцией на соответствующем рынке, так и ужесточением требований законодательства в сфере защиты прав потребителей.

Показатели потребительских свойств пассажирских перевозок – это прежде всего скорость, комфортабельность и удобство поездки, оформления проездных документов (билетов), частота и регулярность движения поездов, беспересадочность сообщения, уровень обслуживания в поездах и на вокзалах.

Удовлетворение потребности в перевозках в соответствии с запросами потребителей услуг (населения) в определенный срок обеспечивается реализацией еще одного важного требования, характеризующего качество обслуживания пассажиров на железнодорожном транспорте, – осуществление движения всех пассажирских поездов строго по расписанию. Расписание движения поездов межрегиональных, региональных и городских линий, маршрут их следования устанавливаются Белорусской железной дорогой исходя из необходимости обеспечения эффективной работы железнодорожного транспорта при осуществлении пассажирских перевозок и учета интересов потребителей услуг.

Следует отметить, что требования к организации работы по обслуживанию пассажиров, в том числе информационно-справочной службы, условия оформления проезда и реализации проездных документов (билетов), предоставления услуг в поездах, изменения условий проезда, порядок перевозки ручной клади, багажа, грузобагажа, отдельных категорий граждан, возврата стоимости проезда и др. подробно определены УЖТ и Правилами перевозок пассажиров.

5.2 Договоры перевозки багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом

Заклучив с перевозчиком договор перевозки, пассажир на его основании получает и право на перевозку своего багажа. Багажом согласно ст. 1 Закона считаются сдаваемые пассажиром за установленную плату вещи для доставки железнодорожным транспортом общего пользования в пункт назна-

чения, указанный в проездном документе (билете), и перевозимые в специально оборудованном для данных целей месте (багажном вагоне или специально оборудованном для перевозки багажа месте иного вагона).

Право на перевозку багажа может быть реализовано пассажиром только в случае заключения с перевозчиком дополнительного договора на перевозку багажа. Таким образом, договор перевозки багажа является зависимым и дополнительным (акцессорным) по отношению к договору перевозки пассажира, так как его заключение непосредственно связано и возможно лишь при наличии у пассажира проездного документа (билета). Следовательно, сторонами договора перевозки багажа являются перевозчик и пассажир, предметом такого договора – услуга по перевозке багажа, а содержанием – совокупность прав и обязанностей сторон.

Договор перевозки багажа по своему характеру является:

- реальным (аналогично договору перевозки груза железнодорожным транспортом) в отличие от договора перевозки пассажира, так как договор перевозки багажа считается заключенным с момента фактической передачи багажа пассажиром перевозчику;

- взаимным (двусторонним), так как каждая сторона договора обладает определенными правами и несет соответствующие обязанности;

- возмездным, так как за выполняемую услугу по перевозке багажа пассажир обязан уплатить перевозчику вознаграждение согласно установленным тарифам;

- срочным, так как срок исполнения договора перевозки багажа определяется временем следования поезда (согласованных поездов при перегрузке багажа в пути), с которым отправлен багаж, от станции отправления до станции назначения багажа.

Заключение договора перевозки багажа согласно п. 98 УЖТ удостоверяется выдаваемой пассажиру багажной квитанцией или иным перевозочным документом. Багажная квитанция (иной документ на перевозку багажа) в отличие от накладной на перевозку груза, сопровождающей груз на всем пути следования, выдается непосредственно пассажиру.

Порядок приема, перевозки и выдачи багажа железнодорожным транспортом установлен УЖТ, соответствующим разделом Правил перевозок пассажиров, иными нормативными правовыми актами Республики Беларусь, а также международными соглашениями, в частности СМПС [12].

Перевозка багажа производится только между железнодорожными станциями, осуществляющими операции по приему и выдаче багажа, причем не далее пункта следования пассажира. Поскольку багаж – это вещи, принадлежащие лично пассажиру и необходимые ему по окончании поездки, а конкретный перечень таких вещей и предметов, принимаемых к перевозке в качестве багажа, не установлен, то существуют определенные ограничения, касающиеся его веса, размеров, свойств, упаковки.

Согласно Правилам перевозок пассажиров к перевозке багажом принимаются такие вещи и предметы, которые по своим размерам, упаковке и свойствам могут быть без затруднения погружены и размещены в багажном вагоне или в специально оборудованном для перевозки багажа месте иного вагона. Запрещается перевозить багажом легковоспламеняющиеся, огнеопасные, самовозгорающиеся, взрывчатые, радиоактивные, едкие, отравляющие и другие опасные вещества, вещи и предметы, обладающие зловонным запахом и которые могут причинить вред багажу, грузобагажу других лиц или имуществу перевозчика. В качестве багажа на один проездной документ (билет), оформленный на одного пассажира, принимается не более 200 кг (согласно СМПС – не более 100 кг), причем существуют и требования, касающиеся веса и длины одного места багажа.

Выдача багажа производится предъявителю перевозочного документа и проездного документа (билета) на весь маршрут следования. При отсутствии проездного документа (билета) у получателя багажа с него согласно Правилам перевозок пассажиров взимается доплата до тарифа грузобагажа. В случае же утраты перевозочного документа выдача багажа осуществляется по проездному документу (билету) и документу, удостоверяющему личность, но без оплаты пассажиром разницы в тарифах на перевозку багажа и грузобагажа.

Срок исполнения договора перевозки багажа является обязательным условием такого договора. Срок доставки багажа считается выполненным, если до его окончания багаж прибыл на станцию назначения и может быть предъявлен к выдаче, т. е. этот срок включает не только время перевозки багажа, но и необходимое перевозчику время для подготовки к его выдаче.

Существенные отличия от перевозки багажа имеет перевозка ручной клади, которой в соответствии с Правилами перевозок пассажиров считаются вещи пассажиров, перевозимые ими при себе, независимо от их рода и вида упаковки, которые по своим размерам помещаются в пассажирских вагонах на местах, предназначенных для размещения ручной клади. Право пассажира на перевозку ручной клади возникает непосредственно из договора перевозки пассажира, и заключение дополнительного договора (как в случае перевозки багажа) не требуется. Ручная кладь следует в вагоне с пассажиром и плата за ее перевозку взимается только в том случае, когда ее вес превышает установленную норму. При этом обеспечение целостности и сохранности ручной клади является обязанностью пассажира.

К перевозке в качестве ручной клади согласно Правилам перевозок пассажиров по аналогии с багажом не допускаются опасные вещества, вещи и предметы, обладающие зловонным запахом, а также которые могут причинить вред имуществу других лиц или перевозчика. В качестве ручной клади бесплатно перевозятся только вещи пассажира весом не более 36 кг (согласно СМПС не более 15 кг для ребенка до двенадцати лет) на проездной

документ (билет), размер которых по сумме трех измерений составляет не более 200 см. Особые условия перевозки в качестве ручной клади установлены для ряда вещей и предметов, мелких домашних животных и птиц в соответствии с Правилами перевозок пассажиров.

В порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров и СМПС, осуществляется перевозка железнодорожным транспортом грузобагажа. Грузобагаж (в соответствии с терминологией СМПС – товаробагаж) представляет собой грузы (предметы, вещи и т. п.), сдаваемые физическими или юридическими лицами для доставки железнодорожным транспортом общего пользования в пункт назначения по договору перевозки за установленную плату без предъявления проездного документа (билета), перевозка которых осуществляется в специально оборудованном для этих целей месте (багажном вагоне или специально оборудованном для перевозки грузобагажа месте иного вагона).

Договор перевозки грузобагажа не зависит от заключения договора перевозки пассажира, так как отправитель багажа может и не быть пассажиром, а следовательно, этот договор является отдельным, самостоятельным договором.

Сторонами такого договора являются перевозчик и отправитель грузобагажа, предметом – услуга по перевозке грузобагажа, а содержанием – совокупность прав и обязанностей сторон. По своему характеру договор перевозки грузобагажа по аналогии с договором перевозки багажа является реальным, взаимным (двусторонним), возмездным и срочным.

Заключение договора перевозки грузобагажа (сдача его отправителем и прием перевозчиком) удостоверяется согласно УЖТ грузобагажной квитанцией или иным перевозочным документом, оформленным на основании заявления отправителя грузобагажа.

Перевозчиком могут быть ограничены вес или количество мест грузобагажа, принимаемого к перевозке одной партией, в зависимости от времени стоянки поезда и наличия мест в багажном вагоне (прием грузобагажа в этом случае оформляется несколькими отправлениями).

Требования к упаковке, весу, размерам вещей и предметов, сдаваемых для перевозки грузобагажом, особенности приема отдельных их видов к перевозке установлены Правилами перевозок пассажиров и СМПС. Грузобагажом запрещается перевозить вещества, вещи и предметы, аналогично перевозке багажом.

Выдача грузобагажа осуществляется получателю или иному управомоченному лицу, указанному в грузобагажной квитанции, ином перевозочном документе, при предъявлении документа, удостоверяющего его личность.

По аналогии с перевозкой багажа срок доставки грузобагажа определяется временем следования поезда, в котором он перевозится. При перегруз-

ке в пути, когда срок доставки определяется временем следования по данному маршруту согласованных поездов, в составе которых находятся багажные вагоны, на каждую перегрузку добавляются одни сутки.

Следует отметить, что при сдаче к перевозке багажа объявление его ценности (с оплатой согласно законодательству) является правом пассажира, а при перевозке грузобагажа – это обязанность отправителя (при отказе в объявлении ценности перевозчик имеет право не принимать такой грузобагаж к перевозке).

5.3 Ответственность сторон по договорам перевозки пассажира, багажа и грузобагажа

При перевозке багажа, грузобагажа перевозчик должен обеспечить их целостность и сохранность, а также доставку в пункт назначения в установленный срок. По аналогии с перевозкой груза обязанность по обеспечению сохранности багажа, грузобагажа возлагается на перевозчика с момента приема их к перевозке и до выдачи соответственно пассажиру (багаж), получателю (грузобагаж) либо иному управомоченному лицу.

Аналогично ответственности за несохранность груза перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу, повреждение или порчу багажа, грузобагажа при наличии его вины в этом, которая предполагается, т. е. действует тот же принцип презумпции вины перевозчика в несохранности перевозимого багажа, грузобагажа. Как и в случае несохранной перевозки груза, перевозчик в соответствии с п. 131 УЖТ освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение или порчу багажа, грузобагажа, если докажет отсутствие своей вины в этом (указанное нарушение произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело).

Ущерб от несохранности перевозимого багажа, грузобагажа возмещается согласно п. 131 УЖТ следующим образом:

1) при утрате или недостаче багажа, грузобагажа – в размере стоимости утраченного или недостающего багажа, грузобагажа;

2) при повреждении или порче багажа, грузобагажа – в размере суммы, на которую понизилась их стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного багажа, грузобагажа – в размере их стоимости;

3) при утрате багажа, грузобагажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности – в размере объявленной стоимости багажа, грузобагажа.

Таким образом, размер возмещения ущерба при утрате, недостаче, повреждении или порче багажа, грузобагажа соответствует аналогичному размеру возмещения ущерба при несохранности перевозимого груза. Данное положение связано с тем, что этот размер возмещения ущерба установлен ГК общим как при перевозке груза, так и при перевозке багажа.

Следует отметить, что, так же как и при несохранности груза, перевозчик должен наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей, повреждением или порчей багажа, грузобагажа, в указанном выше размере возратить получателю багажа, грузобагажа плату полностью (при утрате) либо часть провозной платы (при недостаче, повреждении, порче) за перевозку багажа, грузобагажа.

Перевозчик должен доставлять принятый к перевозке багаж, грузобагаж в установленный срок, который определяется в соответствии с Правилами перевозок пассажиров. При нарушении указанного срока наступает просрочка в доставке багажа, грузобагажа, исчисляемая с 24 часов того дня, в который он должен был прибыть на станцию назначения. Просрочка в доставке багажа, грузобагажа согласно п. 131 УЖТ оформляется актом общей формы, составленным по требованию пассажира, получателя.

Перевозчик несет ответственность за просрочку в доставке багажа, грузобагажа, как и за их несохранность, при наличии его вины в просрочке, которая предполагается. Следовательно, для освобождения от ответственности за просрочку в доставке багажа, грузобагажа перевозчик обязан доказать, что указанное нарушение произошло вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ответственность перевозчика за просрочку в доставке багажа, грузобагажа установлена в форме уплаты неустойки, размер которой согласно п. 131 УЖТ составляет 1 % провозной платы за каждые сутки просрочки, считая неполные сутки за полные. В соответствии с СМПС размер неустойки при просрочке в доставке багажа равен 5 % провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более 50 %, а при просрочке в доставке грузобагажа – 1,5 % провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более 30 %.

В УЖТ предусмотрена и ответственность перевозчика за задержку в отправлении или за опоздание прибытия поезда региональных линий бизнес-класса либо межрегиональных линий в пункт назначения. В соответствии с п. 132 УЖТ перевозчик в таком случае обязан уплатить пассажиру неустойку в размере 3 % стоимости проезда за каждый час задержки, но не более стоимости проезда.

Ответственность перевозчика за рассматриваемое нарушение также наступает при наличии его вины в этом, которая предполагается. Поэтому согласно УЖТ перевозчик освобождается от уплаты указанной неустойки только если докажет, что задержка или опоздание поезда произошли вследствие действия непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств железнодорожного транспорта, угрожающей жизни и здоровью пассажира, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Перевозчик несет также ответственность за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Отношения, вытекающие из причинения смерти или вреда его здоровью, как и любого другого лица, пострадавшего в результате

деятельности железнодорожного транспорта общего пользования, являются внедоговорными. Ответственность перевозчика в этом случае определяется по нормам об обязательствах из причинения вреда источником повышенной опасности (ст. 948 ГК), если законодательством или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика (ст. 754 ГК).

Размер возмещения и условия освобождения от ответственности за причинение вреда жизни или здоровью гражданина определены в главе 58 ГК. Так, перевозчик как владелец источника повышенной опасности несет ответственность за причинение вреда жизни или здоровью пассажира (гражданина) не только за виновное, но и за случайное причинение такого вреда. Перевозчик освобождается от указанной ответственности согласно ГК в том случае, когда рассматриваемый вред жизни или здоровью возник вследствие действия непреодолимой силы либо умысла потерпевшего, причем обязанность по доказательству этого возлагается на перевозчика.

При осуществлении перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа ответственность в соответствии с законодательством возлагается не только на перевозчиков. Так, согласно п. 86 УЖТ пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, бережно относиться к имуществу перевозчика.

Действующие на железнодорожном транспорте правовые нормы прямо предусматривают, какие действия являются нарушением общественного порядка. Например, Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП) [13] запрещается: самовольная без надобности остановка поезда; курение в неустановленных местах; выбрасывание мусора и иных предметов из окон и дверей вагонов поездов и т. д. За нарушение указанных и целого ряда других требований предусмотрена имущественная и административная ответственность в размере и порядке, установленных КоАП, Правилами перевозок пассажиров, а в отдельных случаях – и уголовная, в соответствии с Уголовным кодексом Республики Беларусь (далее – УК) [2].

Обязанность по соблюдению общественного порядка, бережному отношению к имуществу перевозчика касается не только пассажиров, но и других лиц, соприкасающихся в той или иной мере с железнодорожным транспортом. Так, ст. 29 Закона предусматривает ответственность виновных лиц за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, которая устанавливается соответствующими законодательными актами. В частности, согласно КоАП наступает ответственность за осуществление посадки и высадки на ходу поезда, проезд на подножках и крышах вагонов, повреждение пассажирских вагонов, их внутреннего оборудования и др.

В соответствии с Правилами перевозок пассажиров граждан, обнаруженный при проведении контроля в поездах и непосредственно после окончания поездки в поездах с нумерованными местами без проездного документа (билета), не оплативший своевременно проезд согласно п. 28 Правил

перевозок пассажиров, предъявивший проездной документ (билет), который не дает право проезда в указанном поезде, вагоне, а также без документов, подтверждающих право на проезд по бесплатному, льготному, детскому, служебному проездному документу (билету), считается безбилетным и должен уплатить штраф, установленный законодательством (КоАП).

Пассажир может быть привлечен к ответственности и в рамках договора перевозки пассажира (например, за нарушение правил проезда, провоза ручной клади, спокойствия других пассажиров и т. д.), а также договора перевозки багажа, грузобагажа. Как уже отмечалось, Правилами перевозок пассажиров определен список предметов и веществ, перевозка которых багажом, грузобагажом запрещена. В соответствии с п. 133 УЖТ при обнаружении в сданном к перевозке багаже, грузобагаже таких предметов и веществ отправитель должен уплатить неустойку в размере пятикратной стоимости провоза багажа, грузобагажа.

При этом возможно привлечение отправителя багажа, грузобагажа к административной или уголовной ответственности в зависимости от тяжести нарушения в соответствии с КоАП либо УК.

Следует отметить, что если для перевозки ручной клади не требуется заключения специального договора, то для хранения вещей (ручной клади) в стационарной камере хранения, обслуживаемой кладовщиком, заключается самостоятельный договор хранения. По такому договору хранитель обязуется хранить переданное ему имущество и возвратить в сохранности, т. е. он несет ответственность за его несохранность по общим нормам гражданского законодательства.

Указанный договор хранения согласно ст. 813 ГК РФ является публичным, т. е. он должен заключаться с любым гражданином, желающим сдать на хранение ручную кладь. Поэтому камеры хранения на железнодорожных станциях (вокзалах) принимают на хранение ручную кладь независимо от наличия проездных документов (билетов), и вещи в камеру хранения могут быть сданы любыми гражданами, а не только пассажирами [2].

6 ПРЕТЕНЗИИ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

6.1 Претензионный порядок. Право на предъявление претензии к перевозчику

Защита прав и законных интересов юридических и физических лиц при перевозках железнодорожным транспортом осуществляется в судебном (исковом) и досудебном (претензионном) порядке. Так, юридические и физические лица вправе в установленном законодательством порядке обращаться в суд для принудительной защиты своих прав и охраняемых законом интересов. Однако для этого они должны выполнить определенные действия, важнейшим из которых является соблюдение претензионного порядка.

В ст. 751 ГК определено, что *до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии* в предусмотренном законодательством порядке, т. е. предъявление претензии является составной частью процедуры предъявления требований к перевозчику груза. При перевозках железнодорожным транспортом данная правовая норма конкретизируется в п. 136 УЖТ.

Претензия – это обращенное к соответствующему лицу требование об осуществлении своего права или защите нарушенного законного интереса, т. е. фактически письменное предложение о добровольном (досудебном) урегулировании спора. Порядок предъявления претензии, ее рассмотрения и ответа называется *претензионным порядком*. При этом необходимо отметить, что суть претензионного порядка, действующего при исполнении обязательства по перевозке, заключается не только в том, что одна из сторон направила другой соответствующую претензию. Стороны спорного правоотношения обязаны принять все возможные при данных обстоятельствах меры для урегулирования возникших между ними разногласий, что значительно увеличивает возможность разрешения разногласий без обращения в суд: сверить расчеты, рассмотреть обоснованность предъявленных требований, выяснить спорные вопросы с ответственными представителями другой стороны и т. д. При перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении претензионный порядок позволяет также различным перевозчикам, участвовавшим в доставке груза, совместно провести расследование нарушения договорных обязательств, собрать необходимые доказательства.

Юридическое значение претензионного порядка состоит в том, что он представляет собой необходимую предпосылку права на предъявление иска, т. е. соблюдение претензионного порядка – обязательное условие возникновения у правомочного лица права на предъявление иска к перевозчику (процессуального права на иск). Поэтому суд не рассматривает иск, если претензионный порядок истцом не был соблюден. В том случае, когда несоблюдение претензионного порядка будет установлено при приеме искового заявления, оно должно быть возвращено истцу, а если это установлено после принятия искового заявления – дело подлежит прекращению производством, когда возможность непосредственного урегулирования спора утрачена, либо иск оставляется без рассмотрения, когда такая возможность не утрачена [2].

Претензионный порядок считается соблюденным, если:

- претензия предъявлена надлежащим заявителем;
- претензия предъявлена к надлежащему ответчику (перевозчику);
- претензия предъявлена в установленный срок и правильно оформлена;
- к претензии приложены необходимые документы, подтверждающие право требования ее заявителя.

Обязанностью перевозчика, к которому заявлена претензия, является рассмотрение и ответ на нее в установленный законодательством срок.

Таким образом, в рассматриваемом контексте претензия представляет собой обращенное к железнодорожному перевозчику письменное требование об уплате определенной денежной суммы (возмещения убытков, уплаты неустойки) за невыполнение либо ненадлежащее выполнение обязательств по перевозке. При этом следует отметить, что никакие записи, обращения заявителей и др. не исключают необходимости предъявления заявителем в установленном порядке претензии к соответствующему перевозчику.

Порядок предъявления и рассмотрения претензий по перевозкам железнодорожным транспортом в Республике Беларусь регулируется пп. 136–142 УЖТ. В частности, п. 136 УЖТ устанавливает, что право на предъявление к перевозчику претензий и исков при наличии соответствующих документов имеет при:

- 1) утрате груза – грузополучатель или грузоотправитель;
- 2) недостатке, повреждении, порче груза, просрочке в его доставке – грузополучатель;
- 3) возврате перебора провозных платежей – грузоотправитель или грузополучатель;
- 4) утрате багажа, грузобагажа – предъявитель соответственно багажной, грузобагажной квитанции или иного перевозочного документа, подтверждающего перевозку багажа, грузобагажа;
- 5) недостатке, повреждении, порче багажа, грузобагажа – предъявитель коммерческого акта об этом;

6) просрочке в доставке багажа, грузобагажа – предъявитель акта общей формы о такой просрочке;

7) задержке в отправлении или опоздании прибытия поезда региональных линий бизнес-класса, межрегиональных линий (п. 132 УЖТ), иного нарушения перевозчиком договора перевозки пассажира – пассажир.

Необходимо отметить, что согласно п. 136 УЖТ претензии и иски к перевозчику могут быть предъявлены также и законными представителями указанных выше лиц.

Массовость перевозок грузов железнодорожным транспортом и специфика транспортного процесса вызывают необходимость ограничения круга лиц, которым предоставлено право обращения с претензионными требованиями, вытекающими из перевозки грузов. Поэтому в соответствии с п. 138 УЖТ передача в этих случаях права на предъявление претензий и исков не допускается за исключением передачи такого права грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю. Указанный порядок передачи права на предъявление претензии и иска не относится к случаям правопреемственности при реорганизации грузоотправителя или грузополучателя, так как при этом достаточно документального подтверждения правопреемственности.

Грузоотправитель, грузополучатель имеют право поручить предъявление претензий и исков к перевозчику помимо друг друга иным организациям, осуществляющим транспортно-экспедиционную или страховую деятельность, путем правопреемства. Основанием таких отношений между грузоотправителем (грузополучателем) и указанной организацией может являться представительство, оформленное в соответствии с нормами глав 10 и 24 ГК. Представитель (поверенный) предъявляет претензию (иск) от имени грузоотправителя (грузополучателя), причем кроме обосновывающих ее документов представитель (поверенный) должен приложить к ней надлежаще оформленные договор поручения или доверенность. При их непредставлении суд возвращает истцу исковое заявление без рассмотрения по существу [2].

6.2 Требования, предъявляемые к оформлению претензий.

Документы, необходимые для предъявления претензии

Претензионное заявление в соответствии с законодательством должно содержать все необходимые сведения для его рассмотрения по существу.

В претензионном заявлении должны быть отражены следующие данные:

- кому предъявляется (адресуется) претензия;
- за что именно предъявляется претензия (за утрату, повреждение груза, просрочку в его доставке и т. п.) и краткое ее обоснование;
- сумма претензионного требования по каждому отдельному виду требования и по каждому отдельному документу (накладной, учетной карточке выполнения заявки на перевозку грузов и т. п.);

- подробный почтовый адрес, по которому заявитель претензии желает получить ответ;
- номер расчетного счета заявителя претензии и указание учреждения банка, в котором он открыт;
- дата составления претензионного заявления;
- перечень прилагаемых в обоснование претензии документов;
- подпись должностного лица организации – заявителя претензии (руководителя организации или его заместителя).

В соответствии с п. 139 УЖТ к претензионному заявлению должны быть приложены документы, подтверждающие претензию. Таким образом, в качестве необходимого условия для субъекта, обладающего правом на предъявление претензии к перевозчику, осуществления указанного права, УЖТ определяет приложение к претензионному заявлению документов, подтверждающих право на предъявление данной претензии, а в дальнейшем и возможности подачи иска к перевозчику.

В п. 136 УЖТ в зависимости от вида требования указаны документы, определяющие право на предъявление к перевозчику соответствующих претензий, а в необходимых случаях и исков. Эти документы подтверждают право лица – заявителя на предъявление данной претензии. Отсутствие таких документов позволяет перевозчику не рассматривать заявленную претензию по существу.

К документам, подтверждающим (определяющим) право на предъявление претензии и прилагаемым к претензионному заявлению, п. 136 УЖТ относит:

1) при утрате груза – квитанция о приеме груза с отметкой перевозчика на железнодорожной станции назначения о неприбытии груза в установленный срок, а при невозможности представления такой квитанции – документ об оплате стоимости груза, подтвержденный соответствующим банком (например, платежное поручение, по которому оплачен груз) и справка перевозчика об отправлении груза с обязательной отметкой о неприбытии груза на железнодорожную станцию назначения;

2) при недостатке, повреждении, порче груза, просрочке в его доставке – железнодорожная накладная. Кроме того, во всех случаях недостатка, повреждения или порчи груза помимо железнодорожной накладной обязательным является представление коммерческого акта, выданного перевозчиком грузополучателю. При утрате коммерческого акта грузополучатель, обратившись с претензией к перевозчику, имеет право приложить к ней железнодорожную накладную с отметкой перевозчика о составлении коммерческого акта. При отказе перевозчика в составлении коммерческого акта и обжаловании его действий к претензии вместо акта должна быть приложена копия жалобы и документ с мотивированным ответом перевозчика на заявление грузополучателя об отказе в составлении или о неправильном оформлении коммерческого акта. Необходимо отметить, что обязанность перевозчика рассмотреть претензию по существу, когда к ней вместо коммерческого акта приложена жалоба, возникает только в

том случае, если жалоба на отказ в составлении коммерческого акта подана в установленный срок и с соблюдением установленного порядка [14];

3) при возврате перебора провозных платежей – квитанция о приеме груза (при подаче претензии грузоотправителем) или железнодорожная накладная (при подаче претензии грузополучателем) и документ, подтверждающий уплату этих платежей (например, платежное поручение, по которому осуществлялась оплата перевозки груза);

4) при утрате багажа, грузобагажа – соответственно багажная или грузобагажная квитанция либо иной перевозочный документ, подтверждающий перевозку багажа, грузобагажа;

5) при недостатке, повреждении, порче багажа или грузобагажа – выданный перевозчиком коммерческий акт о недостатке, повреждении, порче багажа либо грузобагажа;

6) при просрочке в доставке багажа, грузобагажа – выданный перевозчиком акт общей формы о просрочке в доставке багажа, грузобагажа;

7) при задержке в отправлении или опоздании прибытия поезда (п. 132 УЖТ), ином нарушении перевозчиком договора перевозки пассажира – проездной документ (билет), иные доказательства нарушения.

Большинство документов, которые определяют право на предъявление претензий, подтверждают не только основание, но и размер предъявляемых требований. Однако необходимо отметить, что согласно п. 139 УЖТ к претензии в отношении несохранности (утрата, недостача, повреждение или порча) груза, багажа, грузобагажа кроме документов, подтверждающих право заявителя на предъявление претензии и указанных в соответствии с п. 136 УЖТ выше, требуется приложение копии документа, удостоверяющего количество и стоимость отправленного груза, багажа, грузобагажа или его недостающей части, а также копии документа, подтверждающего произведенную оплату груза, багажа, грузобагажа в случае ее осуществления. К таким документам относятся счет-фактуры, сертификаты, платежные поручения и др. При возможности выполнения ремонта поврежденного груза к претензионному заявлению прилагается калькуляция стоимости ремонта.

Стоимость груза или его недостающей части определяется в соответствии с положениями п. 117 УЖТ, причем в его стоимость не включается упущенная выгода.

Перевозчик вправе не рассматривать претензию по существу в том случае, когда к ней не приложен хотя бы один из документов, приложение которого для данного вида претензии предусмотрено транспортным законодательством. Однако перевозчик обязан рассмотреть претензию по поводу недостачи, повреждения или порчи груза по существу, когда к ней вместо коммерческого акта приложены доказательства, свидетельствующие об установлении органами суда или следствия факта доступа к грузу в процессе перевозки [14].

Перечень оснований, по которым к перевозчику могут быть предъявлены претензии, указанный в п. 136 УЖТ, не является исчерпывающим. Заинтересованное лицо имеет право обращаться с претензией к перевозчику, приложив к претензионному заявлению необходимые документы, и в других случаях.

Так, например, к претензиям должны прилагаться следующие подтверждающие документы:

1) о возврате неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов – учетные карточки выполнения заявок на перевозку грузов;

2) о возврате платы за пользование вагонами и контейнерами, неустойки за задержку (на 24 часа и свыше – п. 124 УЖТ) вагонов перевозчика – ведомости подачи и уборки вагонов;

3) о внесении платы за подачу неочищенных вагонов перевозчика грузоотправителю с его согласия (п. 40 УЖТ) – составленный перевозчиком акт общей формы;

4) при повреждении перевозчиком вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей – акт общей формы, акт о техническом состоянии вагона (контейнера), другие документы, подтверждающие факт повреждения перевозчиком указанных вагонов, контейнеров и его размер, а также документ, подтверждающий принадлежность вагона, его остаточную стоимость и расчет суммы претензии.

Таким образом, к претензионному заявлению о возврате неустойки, платы или о взыскании неустойки, платы должны быть приложены документы, свидетельствующие о неправильном взимании неустойки, платы, либо документы, подтверждающие право заявителя на получение неустойки, платы в свою пользу, а также накопительные карточки формы ФДУ-92. В случае отказа в составлении акта общей формы, если он должен быть приложен к заявлению, к претензии необходимо приложить доказательства об обжаловании этого отказа.

Следует отметить, что к претензионным заявлениям о возврате неустойки или перечисленной перевозчику платы должны быть также во всех случаях приложены документы, подтверждающие уплату соответствующей неустойки или платы.

Согласно п. 139 УЖТ к претензионному заявлению прилагаются копии документов, подтверждающих претензию. Однако перевозчик, Белорусская железная дорога имеют право при необходимости потребовать для рассмотрения претензии представление оригиналов документов.

6.3 Сроки предъявления претензий к перевозчику

Сроки предъявления претензий к перевозчику и порядок исчисления этих сроков (начальный момент) в зависимости от оснований предъявляе-

мых требований определены п. 140 УЖТ. Для всех претензий, кроме предъявляемых об уплате неустойки, установлен шестимесячный претензионный срок – срок, в течение которого заявитель претензии имеет право обращаться с претензионными требованиями к перевозчику, Белорусской железной дороге. По требованиям об уплате неустойки претензии могут быть предъявлены в течение 45 дней.

Для соблюдения сроков предъявления претензии важное значение имеет правильное определение момента, с которого начинается исчисление этих сроков. В соответствии с п. 140 УЖТ указанные сроки исчисляются по претензиям следующим образом:

1) о возмещении стоимости утраченного груза – по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки при перевозке во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении или по истечении 4 месяцев со дня приема груза к перевозке в прямом смешанном сообщении. Данное положение обусловлено тем, что согласно п. 119 УЖТ именно по истечении этих сроков груз считается утраченным;

2) о возмещении стоимости утраченного багажа, грузобагажа – по истечении 10 суток после окончания срока доставки багажа, грузобагажа. Указанный срок (10 суток) определен Правилами перевозок пассажиров в качестве предельного, по истечении которого багаж, грузобагаж считается утраченным;

3) о возмещении стоимости недостающего, поврежденного, испорченного груза, багажа, грузобагажа – со дня выдачи груза, багажа, грузобагажа. Дата выдачи груза удостоверяется наложением календарного штампа перевозчика на станции назначения на обратной стороне накладной, а сама накладная выдается грузополучателю, который в подтверждение выдачи ему груза расписывается в дорожной ведомости. Однако определяемая таким образом дата документального оформления выдачи груза и дата фактической выдачи груза могут не совпадать.

Согласно существующей практике срок на предъявление претензии в рассматриваемом случае исчисляется с даты фактической выдачи груза. Такой датой считается дата его вывоза с мест общего пользования при выгрузке перевозчиком или дата подачи вагона под выгрузку средствами грузополучателя в местах общего и необщего пользования. При выдаче груза по частям, если весь груз перевозился по одной накладной, таким временем считается дата выдачи последней части груза. Дата фактической выдачи груза определяется днем вывоза его последней части согласно отметке в железнодорожной накладной и при вывозе груза с мест общего пользования по частям и в течение нескольких дней. Следует отметить, что на определение момента, с которого начинает исчисляться срок на предъявление претензии в рассматриваемом случае, не влияет дата составления соответствующего коммерческого акта [2];

4) о просрочке в доставке груза, багажа, грузобагажа – со дня выдачи груза, багажа, грузобагажа. День выдачи определяется для условий предъявления данного претензионного требования аналогично вышерассмотренному (п. 3). При этом согласно п. 118 УЖТ просрочка в доставке порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей приравнивается к просрочке в доставке груза. При выдаче багажа, грузобагажа перевозчик на железнодорожной станции назначения по требованию пассажира, получателя должен в соответствии с п. 131 УЖТ составить акт общей формы, на основании которого и начисляется неустойка за просрочку в доставке багажа, грузобагажа;

5) о возврате платы за пользование вагонами и контейнерами, неустойки за задержку вагонов перевозчика – со дня получения заявителем претензии копии платежного требования (счета) перевозчика о начислении данной платы, неустойки. Согласно УЖТ момент, с которого начинается срок на предъявление указанной претензии, определяется днем получения заявителем претензии копии платежного требования (счета) перевозчика. Следовательно, для определения момента начала течения претензионного срока имеет значение не дата выставления платежного требования в банк и не дата списания суммы платы, неустойки с расчетного счета плательщика, а дата получения им копии этого платежного требования [2];

6) о возврате неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов – с момента уплаты неустойки. В данном случае момент начала течения претензионного срока определяется с даты перечисления суммы неустойки с расчетного счета грузоотправителя – момента уплаты неустойки;

7) о взыскании неустойки за самовольное занятие перевозчиком вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей – по истечении срока доставки и возврата вагонов, контейнеров. Таким образом, претензионный срок по данному виду требований начинается по истечении срока доставки грузов, перевозимых в этих вагонах, контейнерах, а если эти вагоны, контейнеры согласно перевозочным документам подлежали возврату в пункт приписки, то срок на предъявление претензии исчисляется с момента возвращения их в этот пункт. Дата фактического возвращения определяется по календарному штампу перевозчика на железнодорожной накладной на станции приписки;

8) по всем иным – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии. Рассматриваемый п. 140 УЖТ, как и п. 136 УЖТ, не содержит исчерпывающего перечня оснований, по которым можно предъявлять к перевозчику, Белорусской железной дороге претензии, возникающие в связи с осуществлением перевозок. Поэтому и определено, что во всех остальных случаях, непосредственно не указанных в п. 140 УЖТ, претензионный срок начинается исчисляться со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления соответствующей претензии.

Согласно ст. 192 ГК течение срока на предъявление претензии начинается на следующий день после календарной даты или наступления события, которым определено его начало.

Следует отметить, что соблюдение сроков заявления претензии имеет важное правовое значение, так как является одним из условий надлежащего выполнения претензионного порядка по отношению к перевозчику. Пропуск грузоотправителем, грузополучателем срока на предъявление претензии к перевозчику является достаточным основанием для возврата им претензии заявителю без рассмотрения ее по существу, о чем заявитель претензии должен быть уведомлен.

Необходимо однако учитывать, что при предъявлении исков к перевозчикам суды оценивают содержание п. 1 ст. 751 ГК, в силу которого до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном законодательством, как отсылочную норму только к порядку предъявления претензии к перевозчику, а не к срокам ее предъявления. Поэтому предъявление претензии по истечении установленного УЖТ срока не является препятствием к принятию судом искового заявления и рассмотрения его.

Для установления того, своевременно ли предъявлена претензия, необходимо определить момент подачи претензионного заявления. Днем предъявления претензии считается день сдачи претензионного заявления на почту, определяемый по дате почтового штемпеля (почтовый конверт сохраняется и подшивается к делу), или день подачи такого заявления непосредственно перевозчику, указанный в его расписке. Согласно ст. 194 ГК, если последний день срока предъявления претензии приходится на нерабочий день, то днем окончания срока считается ближайший следующий за ним рабочий день. Аналогичным образом определяется и день ответа на претензию.

6.4 Порядок предъявления и рассмотрения претензий

Претензионные требования, возникающие из перевозок железнодорожным транспортом во внутриреспубликанском сообщении предъявляются в соответствии с п. 137 УЖТ. Согласно указанному пункту УЖТ претензии, возникающие при перевозке грузов железнодорожным транспортом, предъявляются к перевозчику. Однако претензии предъявляются к Белорусской железной дороге, если перевозка осуществлялась национальным (общесетевым) перевозчиком, по следующим основаниям (п. 137 УЖТ):

- несохранность (утрата, недостача, повреждение или порча) груза;
- просрочка в доставке груза;
- задержка в отправлении или опоздание прибытия поезда региональных линий бизнес-класса, межрегиональных линий (п. 132 УЖТ), иное нарушение перевозчиком договора перевозки пассажира.

Претензии, возникающие из перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, во всех случаях предъявляются к перевозчику, выдавшему груз (конечному перевозчику), т. е. к железнодорожному перевозчику, если конечным пунктом перевозки являлась железнодорожная станция, и к соответствующим перевозчикам других видов транспорта, на которых нормативными актами, действующими на данном виде транспорта, возложено рассмотрение претензий, – в остальных случаях.

Претензии о возмещении за утрату, недостачу, повреждение или порчу груза должны предъявляться по каждой отправке в отдельности, кроме случаев, когда составлен один коммерческий акт на маршрут или группу вагонов (тогда претензия предъявляется на количество отправок, указанных в акте). Однако по однородным грузам, погруженным одним грузоотправителем на одной станции отправления в адрес одного грузополучателя на одну станцию назначения, допускается предъявление одной претензии на группу отправок, но не более пяти. Для претензионных требований, возникающих из других оснований, подобных ограничений не предусмотрено.

Следует отметить, что неправильное адресование претензии приводит к возврату претензии заявителю без рассмотрения ее по существу, причем об отклонении претензии ее заявитель должен быть письменно уведомлен со ссылкой на соответствующий пункт УЖТ или международных соглашений с указанием, кому следует адресовать данную претензию.

Согласно п. 141 УЖТ перевозчик, Белорусская железная дорога должны рассмотреть предъявленную претензию в тридцатидневный срок со дня ее получения. Такой срок установлен в соответствии со ст. 751 ГК и является единым по всем претензиям независимо от их оснований.

Так как нарушение порядка и сроков предъявления претензии представляет перевозчику, Белорусской железной дороге право не рассматривать претензию по существу, возвратив приложенные к ней документы заявителю, Инструкцией по актово-претензионной работе [15] предусмотрено в первую очередь при поступлении претензии проверить:

- правильность адресования претензии;
- наличие права на заявление претензии;
- соблюдение срока на заявление претензии;
- наличие приложенных к заявлению документов, предусмотренных УЖТ или международными соглашениями, а также принадлежность документов к данной претензии;
- наличие документов, подтверждающих обстоятельства, послужившие основанием к возникновению имущественной ответственности перевозчика и размера суммы претензии;
- правильность оформления претензионного заявления.

При неприложении к претензионному заявлению предусмотренных УЖТ или международными соглашениями документов либо приложении документов, не относящихся к данной отправке, такое заявление вместе со всеми при-

ложениями должно быть возвращено заявителю не позднее 10-дневного срока во внутривнутриреспубликанском сообщении или 15-дневного срока в международном сообщении со дня получения претензии. Заявитель в этом случае, устранив недостатки, имеет право вновь обратиться с претензией к перевозчику, Белорусской железной дороге в пределах сроков, установленных п. 140 УЖТ. При повторном предъявлении претензии срок ее рассмотрения исчисляется с момента повторного, а не первоначального поступления.

Следует отметить, что возврат претензии заявителю без рассмотрения ее перевозчиком, Белорусской железной дорогой по существу вследствие нарушения заявителем порядка претензионного урегулирования возникшего спора не является отказом в удовлетворении претензии и не дает права на обращение с иском в суд.

Если при предварительном рассмотрении претензии перевозчиком, Белорусской железной дорогой определяется, что она предъявлена правильно и заявителем соблюдены все предусмотренные УЖТ или международными соглашениями требования, то такая претензия рассматривается по существу.

Согласно Инструкции по актово-претензионной работе [15] в этом случае необходимо выполнить следующее:

- определить пределы ответственности перевозчиков, участвовавших в данной перевозке;
- получить коммерческие акты со всеми приложениями и заключением о проведенном расследовании;
- проверить и установить наличие в действительности и размер несохранности груза при перевозке;
- проверить и установить, при каких обстоятельствах произошла несохранность груза, а в необходимых случаях произвести дополнительное расследование причин несохранности груза;
- проверить расчет заявителя претензии и определить сумму, подлежащую возмещению за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза;
- проверить приложенные к претензионному заявлению документы и установить наличие или отсутствие в этих документах каких-либо дописок и исправлений, не заверенных в установленном порядке;
- при установлении наличия вины в несохранной перевозке иностранных перевозчиков направить претензию с документами, подтверждающими эту ответственность, компетентным органам ответственных перевозчиков, установленным СМГС.

Так, при несохранности груза необходимо проверить соответствие сведений, содержащихся в коммерческих актах, сведениям в складских приемных актах грузополучателя и актах экспертизы, правильность составления указанных документов, соответствие самого груза, тары и упаковки установленным требованиям, наличие актов на уничтожение груза и реализацию его с уценкой, а также наличие других обстоятельств, свидетельствующих о вине грузоотправителя или грузополучателя в несохранности груза.

При определении размера суммы, подлежащей возмещению за несорванность груза, в первую очередь устанавливается, правильно ли указана в претензионном заявлении цена и стоимость утраченного, недостающего, поврежденного либо испорченного груза и правильно ли исчислена общая сумма претензии, которая должна определяться на основании данных о размерах ущерба, приведенных в коммерческом акте и акте экспертизы.

В соответствии с п. 142 УЖТ перевозчик, Белорусская железная дорога должны сообщить о результатах рассмотрения претензии ее заявителю в установленные сроки (30 дней со дня получения претензии) в письменном виде.

При отклонении претензии или ее частичном удовлетворении в ответе перевозчика, Белорусской железной дороги надлежит указать основания такого решения со ссылкой на соответствующие пункты УЖТ или других нормативных правовых актов. Если претензия отклонена со ссылкой на акт, о котором заявителю неизвестно, то при уведомлении об этом следует выслать заявителю копию этого акта. Представленные с претензией документы возвращаются заявителю.

В уведомлении о признании претензии полностью или частично перевозчик, Белорусская железная дорога должны указать, в какой сумме удовлетворена претензия. При этом в случае полного удовлетворения претензии представленные заявителем документы ему не возвращаются, а остаются у перевозчика, Белорусской железной дороги, перечисляющих признанную (полностью или частично) по претензии денежную сумму заявителю [14].

В тех случаях, когда груз был переадресован или выдан другому грузополучателю, и в результате рассмотрения претензии установлено, что переадресовка (выдача) выполнена в надлежащем порядке (согласно УЖТ и ППГ), перевозчик, Белорусская железная дорога отклоняют претензию (заявителю возвращаются приложенные к претензии документы) с обязательным указанием, по чьему заявлению произведена переадресовка или выдача груза. В письменном уведомлении заявителю должно быть также сообщено где, когда и какому новому грузополучателю выдан груз для осуществления непосредственного расчета с фактическим грузополучателем либо с грузоотправителем, по заявлению которого выполнена переадресовка или выдача груза.

6.5 Особенности предъявления и рассмотрения претензий по перевозкам грузов в международном железнодорожном сообщении

Порядок предъявления и рассмотрения претензий, возникающих при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении регулируется СМГС и СИ к СМГС [16]. Следует отметить, что аналогично национальному законодательству до предъявления иска к перевозчику в рассматриваемом случае необходимо предъявление ему соответствующей претензии, что предусмотрено § 1 ст. 47 СМГС, т. е. также действует обязательный претензионный порядок досудебного разрешения споров.

Согласно ст. 46 СМГС правом предъявления претензии к перевозчику обладают отправитель и получатель. По претензиям о возврате перебора провозных платежей такое же право в виде исключения из общего правила предоставлено лицу, оплатившему эти провозные платежи в соответствии с § 2 ст. 31 СМГС (как правило, таким лицом является экспедитор, представляющий интересы отправителя или получателя на основании соответствующего договора). Отдельно СМГС выделяет право на предъявление претензии (в дальнейшем при необходимости и иска) к перевозчику за утрату или повреждение вагона – такое право принадлежит в этом случае владельцу вагона (ст. 53 СМГС). Переуступка права требования (предъявления претензии) СМГС не допускается.

Порядок предъявления претензий, возникающих при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении, установлен СМГС (ст. 46 и 53) следующим образом:

- отправителем – к договорному перевозчику (перевозчику, который заключил с отправителем договор перевозки в соответствии с СМГС);
- получателем – к перевозчику, выдающему груз;
- владельцем вагона (по претензиям за утрату или повреждение вагона) – к перевозчику, в ведении которого находился вагон в момент его повреждения или утраты.

Заявитель претензии (претендатель) обязан приложить к претензии обосновывающие ее документы, перечень которых в зависимости от основания претензии и предъявляющего ее лица определен в приложении 1 к СМГС «Правила перевозок грузов» (далее – Правила). В соответствии с Правилами к претензии заявителем должны быть приложены следующие документы в подлинниках:

1) *при утрате груза:*

- отправитель – дубликат накладной (лист 4 накладной);
- получатель – дубликат накладной (лист 4 накладной) или оригинал накладной (лист 1 накладной) и лист уведомления о прибытии груза (лист 6 накладной) с отметкой перевозчика о неприбытии груза в графе «Дата прибытия» накладной;

2) *при недостаче, повреждении, порче груза:*

- отправитель или получатель – оригинал накладной (лист 1 накладной), лист уведомления о прибытии груза (лист 6 накладной) и коммерческий акт, выданный получателю перевозчиком на станции назначения;

3) *при просрочке в доставке груза (превышении срока доставки):*

- отправитель или получатель – оригинал накладной (лист 1 накладной) и лист уведомления о прибытии груза (лист 6 накладной);

4) *при переборе провозных платежей*

- отправитель – дубликат накладной (лист 4 накладной) или другой документ в соответствии с национальным законодательством, действующим в месте предъявления претензии;
- получатель – оригинал накладной (лист 1 накладной) и лист уведомления о прибытии груза (лист 6 накладной);

– лицо, оплатившее провозные платежи в соответствии с § 2 ст. 31 СМГС, – документы, подтверждающие его претензионные требования.

Накладная и коммерческий акт в отличие от требования УЖТ во всех случаях прикладываются к претензионному заявлению в подлинниках.

Указанный выше перечень документов не является исчерпывающим. Кроме определенного листа накладной и коммерческого акта, заявитель претензии в соответствующих случаях должен приложить и другие документы, обосновывающие его требования. Так, к претензиям по утрате, недостаче, повреждению или порче груза обязательным является приложение документов, подтверждающих стоимость груза. При предъявлении претензии о возврате перебора провозных платежей в качестве обоснования требований должны прикладываться документ, подтверждающий факт оплаты определенной денежной суммы, и документы, свидетельствующие о необоснованном получении определенной суммы перевозчиком, которую и следует вернуть заявителю претензии [9].

Согласно § 2 ст. 47 СМГС право предъявления претензии и иска возникает:

- 1) о возмещении за недостачу, повреждение, порчу груза, а также за превышение срока доставки – со дня выдачи груза получателю;
- 2) о возмещении за утрату груза – по истечении 30 дней после истечения срока доставки;
- 3) о возврате переборов провозных платежей – со дня уплаты провозных платежей;
- 4) для всех остальных требований – со дня наступления обстоятельств, послуживших основанием для их предъявления.

Список адресов перевозчиков, по которым направляется претензия для рассмотрения, приведен в приложении 5 («Информационное руководство») к СМГС. Претензии, предъявляемые на основании СМГС, в Республике Беларусь направляются в соответствующие предприятия и подразделения Белорусской железной дороги в зависимости от основания претензии:

- 1) в службу грузовой работы и внешнеэкономической деятельности – претензии по несохранным перевозкам;
- 2) в РУП «Главный расчетный информационный центр» – претензии о возврате перебора провозных платежей, неустоек, а также о превышении срока доставки груза;
- 3) в службу вагонного хозяйства – претензии за утрату, повреждение вагона.

Согласно СМГС (§ 3 ст. 46) претензия предъявляется по каждой отправке в отдельности, кроме следующих исключений:

- 1) претензия о возврате перебора провозных платежей может предъявляться по нескольким отправкам вместе;
- 2) при составлении по нескольким отправкам одного коммерческого акта претензия предъявляется на все отправки, указанные в этом акте.

В соответствии с § 7 ст. 46 СМГС перевозчик должен в течение 180 дней со дня получения претензии рассмотреть ее, дать ответ заявителю и при полном или частичном признании претензии уплатить ему причитающуюся сум-

му. На все время рассмотрения претензии (до предоставления перевозчиком ответа на претензию или истечения максимального срока рассмотрения – 180 дней) течение срока давности, установленного для предъявления к перевозчику иска ст. 48 СМГС, приостанавливается. Нормой СМГС, как и УЖТ, установлено, что при частичном или полном отклонении претензии перевозчик обязан сообщить претенденту основание отклонения претензии и вернуть приложенные к претензии документы.

При рассмотрении претензий, возникающих при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении, между перевозчиками установлен особый порядок, регламентируемый СИ к СМГС. Кроме СИ к СМГС этот вопрос может быть предусмотрен и в договорах, заключенных между отдельными перевозчиками.

Согласно СИ к СМГС перевозчик, к которому предъявлена претензия в соответствии со ст. 46 СМГС, является регулирующим перевозчиком. При этом определено, что в случае, когда претензия предъявлена не к регулирующему перевозчику, получивший ее перевозчик возвращает претензию заявителю без рассмотрения в срок не позднее 15 дней со дня ее поступления с указанием причин возврата и перевозчика, которому следует предъявить претензию.

В соответствии с СИ к СМГС регулирующий перевозчик, получив претензию, в 15-дневный срок должен проверить правильность оформления, соответствие приложенных к претензии документов указанным выше требованиям ст. 46 СМГС.

Если к претензии приложены все необходимые документы, перевозчик проставляет на претензионном заявлении и на приложенных к нему документах претензионный штампель, содержащий наименование перевозчика, дату поступления претензии и номер претензионного дела. В случаях неприложения всех необходимых документов или приложения накладной, коммерческого акта в копиях перевозчик в тот же срок (15 дней с момента поступления) возвращает претензию заявителю без проставления календарного штампеля [16].

Регулирующий перевозчик, установив правильность оформления претензии, должен проверить наличие права заявителя на предъявление претензии и соблюдение им срока давности, так как в случае отсутствия у претендента такого права или истечения установленных ст. 48 СМГС сроков давности на момент подачи претензии, регулирующий перевозчик отклоняет претензию и возвращает ее заявителю.

Если регулирующий перевозчик устанавливает, что по данной перевозке отсутствует ответственность участвовавших в ней перевозчиков, то он отклоняет претензию согласно ст. 39 СМГС. При предположении регулирующим перевозчиком обоснованности претензионного требования, он должен определить, какие перевозчики являются или могли бы быть ответственными (далее – ответственные перевозчики). В этом случае на основании рассмотрения претензии регулирующий перевозчик:

- самостоятельно принимает решение о выплате заявителю суммы возмещения ущерба при признании своей исключительной ответственности;
- принимает решение по результатам совместного рассмотрения с другими перевозчиками, если они полностью или частично являются либо могут являться ответственными перевозчиками.

Для совместного рассмотрения претензии регулирующий перевозчик должен в 30-дневный срок со дня ее получения направить с сопроводительным письмом подлинник претензионного заявления со всеми приложенными к нему документами ответственному перевозчику для рассмотрения (при перевозке груза тремя и более перевозчиками – одному из ответственных перевозчиков – подлинники, а остальным ответственным перевозчикам – копию сопроводительного письма для сведения). В сопроводительном письме регулирующий перевозчик указывает причитающийся каждому ответственному перевозчику срок на рассмотрение претензии [9].

Во всех случаях, когда ответственный перевозчик сообщает регулирующему перевозчику о признании претензии, последний сообщает об удовлетворении претензии заявителю и выплачивает ему сумму возмещения. При сообщении ответственным перевозчиком регулирующему о полном или частичном отклонении претензии регулирующий перевозчик уведомляет об этом заявителя претензии и выплачивает ему признанную часть суммы (не подлежит удовлетворению претензия по одной отправке на сумму, эквивалентную 23 швейцарским франкам и менее). При неполучении от ответственного перевозчика в установленный в зависимости от основания претензии срок ответа на направленную претензию регулирующий перевозчик самостоятельно принимает решение по существу заявленной претензии, рассматривая ее на основании имеющихся у него копий документов.

Необходимо отметить, что требования о возмещении ущерба, вызывающие спор между перевозчиками государств – участников СНГ, Грузии и стран Балтии за несохранные перевозки грузов, рассматриваются в соответствии с СМГС, Соглашением между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении, пограничными железнодорожными соглашениями, другими нормативными правовыми документами, принятыми Советом по железнодорожному транспорту, и Положением о разграничении ответственности между перевозчиками государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики за несохранные перевозки грузов.

7 ИСКИ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

7.1 Порядок предъявления исков, возникающих из перевозок железнодорожным транспортом

Споры по договору перевозки являются гражданско-правовыми спорами и подведомственны судам. В соответствии со ст. 751 ГК в случае полного или частичного отказа перевозчика в удовлетворении претензии либо неполучении ответа на нее в установленный тридцатидневный срок грузоотправитель, грузополучатель имеет право предъявить иск в суд. Аналогичная правовая норма содержится и в п. 143 УЖТ.

Право организации или гражданина на принудительное осуществление своего нарушенного права или защиту своего интереса называется *правом на иск (иском)*. Сроки, в пределах которых может быть принудительно осуществлено нарушенное право, называются сроками исковой давности. Таким образом, согласно ГК *исковая давность* – это установленный законодательством срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено. Правовое значение этого понятия состоит в том, что требование о защите нарушенного права принимается судом к рассмотрению независимо от истечения срока исковой давности, но при этом его истечение является основанием для вынесения судом решения об отказе в иске, т. е. в случае пропуска срока исковой давности нарушенное право не может быть принудительно осуществлено, за исключением случаев, когда суд признает причину пропуска срока исковой давности уважительной (нарушенное право будет признано подлежащим защите) [14].

Согласно ГК существуют общие (3 года) и специальные сроки исковой давности (сокращенные или более длительные по сравнению с общим). В частности, в ст. 751 ГК установлен срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, равным одному году с момента, определяемого в соответствии с законодательством. Этот специальный срок исковой давности применяется как по искам, предъявляемым грузоотправителями, грузополучателями к перевозчикам, так и по искам перевозчиков к грузоотправителям, грузополучателям, по правоотношениям, вытекающим из договора перевозки груза. Сокращенный срок исковой давности направлен на ускорение разрешения споров, возникающих между сторонами при выполнении договора перевозки.

Указанный срок не распространяется на иски, вытекающие из других оснований (договора поставки, договора купли-продажи, договора подряда и т. д.), которые должны предъявляться в течение сроков, определяемых гражданским законодательством.

При исчислении начального периода течения срока исковой давности по искам, вытекающим из перевозок грузов и предъявляемым грузоотправителями, грузополучателями к перевозчику, Белорусской железной дороге, необходимо руководствоваться п. 143 УЖТ, которым установлено, что такие иски подаются в суд в течение одного года со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Следует отметить, что согласно ст. 751 ГК и п. 136 УЖТ до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление к нему претензии в установленном законодательством порядке. Поэтому, если к материалам искового заявления не приложены доказательства направления претензии перевозчику, то исковое заявление и приложенные к нему документы подлежат в соответствии с Хозяйственным процессуальным кодексом Республики Беларусь (далее – ХПК) [17] возврату истцу без рассмотрения, так как истцом не соблюден досудебный порядок урегулирования спора с ответчиком, предусмотренный законодательством.

Необходимо отметить, что в соответствии со ст. 6 ХПК право предъявления иска прокурором, государственным или иным органом в случаях, предусмотренных законодательными актами, не связано с предъявлением претензии, и поэтому такие иски к перевозчику, Белорусской железной дороге могут быть предъявлены в суд без соблюдения установленного претензионного порядка.

Ни ГК, ни транспортное законодательство не требуют соблюдения досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора в том случае, когда в суд обращается перевозчик с вытекающим из перевозок иском к грузоотправителю, грузополучателю. Так, согласно п. 145 УЖТ такие иски могут быть предъявлены перевозчиком в установленном порядке в суд в течение одного года со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска. Указанный сокращенный срок исковой давности (один год), так же как и при предъявлении иска к перевозчику, не распространяется на иски, вытекающие не из перевозок, а из других оснований (договор подряда, договор поставки товаров и др.).

Таким образом, перевозчик имеет право непосредственно обратиться в суд с соответствующим иском к грузоотправителю, грузополучателю, не предъявляя предварительно к ним претензии. Однако соблюдение претензионного порядка разрешения спора (предъявления до подачи иска претензии) является обязательным для перевозчика, если это предусмотрено договором перевозчика с соответствующим грузоотправителем, грузополучателем.

При перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении согласно СМГС также действует обязательный претензионный порядок, т. е. иск

может быть предъявлен только после предъявления соответствующей претензии, причем в соответствии со ст. 47 СМГС только к тому перевозчику, к которому была предъявлена претензия. Право предъявления иска принадлежит тому лицу, которое имеет право на предъявление претензии к перевозчику согласно § 2 ст. 46 СМГС и фактически предъявило такую претензию перевозчику.

Аналогично положениям УЖТ нормы СМГС предусматривают предъявление иска только в случаях полного или частичного отклонения претензии перевозчиком либо неполучении ответа на претензию от перевозчика в установленный на ее рассмотрение срок.

Необходимо отметить, что по требованиям, вытекающим из перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении, действуют отличные от установленных ГК и УЖТ сроки исковой давности. Так, согласно § 1 ст. 48 СМГС иски к перевозчику должны предъявляться в следующие сроки:

- 1) о превышении срока доставки груза – в течение двух месяцев;
- 2) по остальным основаниям – в течение девяти месяцев.

При этом в соответствии с § 4 ст. 48 СМГС пропуск указанных сроков давности является основанием для отклонения требований.

Согласно § 3 ст. 48 СМГС предъявление претензии, оформленной надлежащим образом, приостанавливает течение сроков исковой давности. Продолжается течение срока давности с того дня, когда перевозчик сообщил заявителю претензии о полном или частичном ее отклонении либо с момента истечения установленного СМГС срока на рассмотрение и направление ответа на претензию (180 дней со дня ее получения), если перевозчик оставил претензию без ответа. Повторное предъявление претензии на том же основании не приостанавливает течение указанных сроков исковой давности. При расчете сроков необходимо учитывать время на пересылку в случае использования почтовой связи, так как считается, что лицо выполнило свои обязательства в момент передачи корреспонденции почтовому ведомству, т. е. письменные заявления и извещения, переданные на почту до истечения последнего дня срока, рассматриваются как поданные своевременно.

СМГС не устанавливает специальных сроков исковой давности по требованиям перевозчика к отправителю и получателю. Поэтому перевозчики должны руководствоваться требованиями национального законодательства, действующего в месте предъявления иска (место нахождения (юридический адрес) отправителя или получателя) [9].

В соответствии с действующим законодательством иски должны предъявляться в надлежащий судебный орган по месту нахождения или месту жительства ответчика, причем согласно ст. 49 ГК иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его обособленного подразделения, может быть предъявлен по месту нахождения обособленного подразделения юридического лица. При подаче исков, вытекающих из перевозок грузов железнодорожным транспортом, данные положения конкретизированы в п. 143

УЖТ, которым определено, что такие иски грузоотправителей, грузополучателей подаются в соответствующий суд по месту нахождения перевозчика, Белорусской железной дороги, т. е. ответчика, к которым была предъявлена претензия.

Иски перевозчика к грузоотправителям, грузополучателям, вытекающие из перевозок, предъявляются в суд, рассматривающий экономические дела, по месту нахождения ответчика (грузоотправителя, грузополучателя), являющегося субъектом хозяйствования, или в общий суд при обращении с иском к гражданину.

7.2 Содержание искового заявления и подведомственность хозяйственных споров при перевозках железнодорожным транспортом

Законодательство строго регламентирует форму и содержание искового заявления, которое подается в суд. Так, в ст. 159 ХПК установлено, что исковое заявление подается в суд, рассматривающий экономические дела, в письменной форме и подписывается истцом или его представителем. В исковом заявлении должны быть указаны:

- наименование суда, рассматривающего экономические дела, в который подается исковое заявление;
- фамилии, собственные имена, отчества (наименования) лиц, участвующих в деле, их место жительства (место пребывания) или место нахождения, банковские реквизиты, контактные телефоны, электронные адреса (при их наличии);
- цена иска, если иск подлежит оценке;
- обстоятельства, на которых основаны исковые требования;
- доказательства, подтверждающие основания исковых требований;
- расчет взыскиваемой или оспариваемой денежной суммы;
- требования истца со ссылкой на акты законодательства, а при предъявлении иска к нескольким ответчикам – требования к каждому из них;
- сведения о соблюдении досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора, когда это предусмотрено законодательными актами для данной категории споров или договором;
- перечень прилагаемых к исковому заявлению документов.

Кроме того, в исковом заявлении могут содержаться заявления (ходатайства): об обеспечении иска; о совершении судом, рассматривающим экономические дела, действий, необходимых для подготовки дела к судебному разбирательству: ходатайство о назначении примирителя; иные сведения, необходимые для правильного разрешения спора.

К исковому заявлению прилагаются копии искового заявления в количестве экземпляров, равном числу ответчиков, а также документы, подтверждающие:

- уплату государственной пошлины в установленном порядке и размере;
- соблюдение досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора с ответчиком, когда это установлено законодательными актами для данной категории споров или договором;
- обстоятельства, на которых основаны исковые требования;
- государственную регистрацию в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя, а для истцов, находящихся за пределами Республики Беларусь, – документы, подтверждающие их юридический статус;
- полномочия лица, подписавшего исковое заявление, на предъявление иска.

К исковому заявлению о понуждении заключить, изменить договор прилагается проект договора [17].

По спорам, вытекающим из перевозок грузов железнодорожным транспортом, истец должен к исковому заявлению приложить копию претензии и ответ перевозчика, Белорусской железной дороги о полном или частичном отклонении претензии. При этом, если претензия оставлена без ответа по истечении установленных сроков, к исковому заявлению следует приложить доказательство предъявления претензии. Кроме того, к исковому заявлению должны быть приложены также все документы, которые согласно законодательству необходимо прилагать к претензии. В том случае, когда истец не может представить указанные документы вследствие того, что перевозчик, Белорусская железная дорога при отклонении претензии не возвратили их или не дали в установленный срок ответа на претензию и документы остались у них, истец должен указать об этом в искомом заявлении. Суд, рассматривающий экономические дела, в данной ситуации при подготовке материалов к рассмотрению дела самостоятельно затребует представления соответствующих документов от перевозчика, Белорусской железной дороги. К исковому заявлению могут быть приложены и другие документы, если они будут способствовать правильному разрешению спора.

В соответствии с п. 136 УЖТ и § 1 ст. 47 СМГС право предъявления иска, вытекающего из перевозки грузов железнодорожным транспортом, принадлежит тому же лицу, которое имеет право на предъявление претензии к перевозчику.

Исковое заявление должно быть подписано руководителем хозяйствующего субъекта или его заместителем.

Подведомственность определяется как разграничение компетенции по разрешению споров и рассмотрению дел между различными судами, органами по разрешению трудовых споров и рассмотрению дел, иными органами и организациями.

В Республике Беларусь дела по хозяйственным (экономическим) спорам, дела, связанные с осуществлением предпринимательской и иной хозяйственной (экономической) деятельности, и иные дела, отнесенные к их подведомственности законодательными актами, подведомственны судам, рассматривающим экономические дела. К таким судам относятся Верховный

суд Республики Беларусь (далее – Верховный суд) и экономические (ранее хозяйственные) суды областей и города Минска.

В соответствии со ст. 39 ХПК суд, рассматривающий экономические дела, разрешает хозяйственные (экономические) споры и рассматривает иные дела с участием юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, а в случаях, предусмотренных ХПК, и иными законодательными актами, с участием Республики Беларусь, административно-территориальных единиц Республики Беларусь, государственных органов, органов местного управления и самоуправления, организаций, не являющихся юридическими лицами, должностных лиц и граждан. Кроме того, такие суды рассматривают также подведомственные им дела с участием юридических лиц, организаций, не являющихся юридическими лицами, индивидуальных предпринимателей и граждан Республики Беларусь, а также иностранных организаций, международных организаций, иностранных граждан, и лиц без гражданства, осуществляющих предпринимательскую деятельность, если иное не предусмотрено международным договором Республики Беларусь [17].

Согласно ХПК экономические дела – это иски (по хозяйственным (экономическим) спорам, вытекающим из гражданских, земельных, финансовых и иных правоотношений), дела, возникающие из административных и иных публичных правоотношений, дела об установлении фактов, имеющих юридическое значение (юридических фактов), дела приказного производства, иные дела в предусмотренных законодательными актами случаях.

Основными задачами судов, рассматривающих экономические дела, являются:

- обеспечение защиты прав и охраняемых законом интересов хозяйствующих субъектов независимо от форм собственности и видов хозяйственной деятельности при разрешении хозяйственных споров;
- содействие правовыми средствами соблюдению законодательства в экономических отношениях;
- обеспечение единообразного и правильного применения законодательства при разрешении хозяйственных споров;
- неуклонное применение установленных законодательством или договором мер имущественной ответственности за нарушение договорных обязательств;
- содействие улучшению договорной и претензионной работы, предупреждение нарушений законности в экономических отношениях и договорных обязательств;
- разработка предложений и осуществление мер, направленных на совершенствование правового регулирования хозяйственной деятельности.

Согласно ст. 48 ХПК дела, подведомственные суду, рассматриваемому экономические дела, рассматриваются по первой инстанции, т. е. первоначально, экономическим судом соответствующей области Республики Беларусь или города Минска, за исключением дел, отнесенных к подсудности

Верховного суда. При этом Верховный суд рассматривает в качестве суда первой инстанции:

- дела об оспаривании ненормативных правовых актов Президента Республики Беларусь, Совета Республики и Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь, Правительства Республики Беларусь, республиканских органов государственного управления и иных республиканских органов, не соответствующих закону и затрагивающих права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной хозяйственной (экономической) деятельности;

- хозяйственные (экономические) споры между Республикой Беларусь и административно-территориальными единицами Республики Беларусь, а также между административно-территориальными единицами Республики Беларусь;

- дела, связанные с государственными секретами;

- иные дела, отнесенные законодательными актами к подсудности Верховного суда.

В пределах подведомственности дел судам, рассматривающим экономические дела, Верховный суд имеет право дополнительно определять подсудность дел, принимать к своему производству и рассматривать любое дело [17].

Необходимо отметить, что в соответствии со ст. 40 ХПК по письменному соглашению сторон спор, возникающий из гражданских правоотношений и подведомственный суду, рассматривающему экономические дела, до принятия им решения может быть передан сторонами на рассмотрение международного арбитражного (третейского) суда, третейского суда, иного постоянного арбитражного органа.

Третейский суд – это суд, избираемый сторонами для разрешения соответствующего гражданско-правового спора. Суть разбирательства третейским судом состоит в том, что стороны доверяют разрешение возникшего спора избранным ими третьим лицам и обязуются подчиняться решению третейского суда. К третейскому разбирательству в качестве арбитров привлекаются высококвалифицированные специалисты, имеющие опыт в хозяйственных делах и обладающие необходимыми знаниями специфики рассматриваемых вопросов.

Как отмечено ранее, иск предъявляется в суд, рассматривающий экономические дела, по месту нахождения или месту жительства ответчика, причем согласно ст. 51 ХПК иски к перевозчику, вытекающие из договоров перевозки грузов, пассажиров и их багажа, в том числе, когда перевозчик является одним из ответчиков, предъявляются в суд, рассматривающий экономические дела, по месту нахождения перевозчика.

7.3 Порядок рассмотрения и разрешения хозяйственных споров, возникающих из перевозок железнодорожным транспортом

Сторонами в хозяйственном процессе являются истец и ответчик. Согласно ст. 58 ХПК *истцы* – это юридические лица, индивидуальные предприниматели,

а в случаях, предусмотренных законодательными актами, – организации, не являющиеся юридическими лицами, и граждане, которые предъявили иск в целях защиты своих законных интересов или в целях защиты интересов которых иск предъявлен. *Ответчиками являются* юридические лица, индивидуальные предприниматели и граждане, к которым предъявлен иск.

Вопрос о принятии судом, рассматривающим экономические дела, искового заявления и возбуждении производства по делу решается судьей суда, рассматривающего экономические дела, единолично. При этом суд обязан принять к производству исковое заявление, поданное с соблюдением предусмотренных ХПК требований. Так, при приеме искового заявления, вытекающего из перевозок грузов железнодорожным транспортом, суд проверяет соблюдение истцом установленных порядка и сроков предъявления претензии к перевозчику, а также наличие документов, представление которых согласно пп. 136, 139 УЖТ обязательно.

Суд, рассматривающий экономические дела, отказывает в принятии искового заявления согласно ст. 164 ХПК, если:

- спор не подлежит рассмотрению в суде, рассматривающем экономические дела;

- имеются вступившие в законную силу постановления суда, рассматривающего экономические дела, или иного суда общей юрисдикции, решение иностранного суда или иностранное арбитражное решение, принятые по спору между теми же лицами, о том же предмете и по тем же основаниям, за исключением случаев, когда суд, рассматривающий экономические дела, отказал в признании и приведении в исполнение решения иностранного суда, иностранного арбитражного решения;

- имеется вступившее в законную силу решение международного арбитражного (третейского) суда, третейского суда, иного постоянного арбитражного органа, находящегося на территории Республики Беларусь, принятое по спору между теми же лицами, о том же предмете и по тем же основаниям;

- имеют место иные случаи, предусмотренные законодательными актами.

Отказ в принятии искового заявления лишает истца права вновь подать в суд, рассматривающий экономические дела, исковое заявление к тому же ответчику, о том же предмете и по тем же основаниям [17].

При подаче искового заявления с нарушением требований, установленных ст. 159, 160 ХПК, – требования к форме, содержанию искового заявления и прилагаемым к нему документам (указаны в п. 7.2 настоящего учебно-методического пособия), а также в случае уплаты государственной пошлины в меньшем размере, чем установлено законодательством, – судья оставляет исковое заявление без движения (ст. 162 ХПК). В вынесенном в связи с этим определении указываются причины оставления искового заявления без движения и срок (не более 15 дней), в течение которого истец должен устранить эти причины.

В ряде случаев в соответствии со ст. 163 ХПК суд, рассматривающий экономические дела, возвращает истцу исковое заявление и приложенные к нему документы.

В случае принятия искового заявления и возбуждения производства по делу суд, рассматривающий экономические дела, выносит определение об этом. Такое определение должно быть направлено (как и рассмотренные выше истцу) лицам, участвующим в деле, не позднее пяти дней со дня поступления искового заявления в суд, рассматривающий экономические дела [14].

После принятия искового заявления к производству суд, рассматривающий экономические дела, проводит подготовку дела к судебному разбирательству. Задачи суда, рассматривающего экономические дела, при подготовке дела к судебному разбирательству определены ст. 168 ХПК.

Подготовка дела к судебному разбирательству, если иное не предусмотрено ХПК, должна быть завершена проведением подготовительного судебного заседания не позднее 15 дней со дня поступления искового заявления в суд, рассматривающий экономические дела, за исключением случаев оставления искового заявления без движения, или со дня вынесения определения суда, рассматривающего экономические дела, о завершении примирительной процедуры [17].

Вынесенное по результатам подготовительного судебного заседания определение суда, рассматривающего экономические дела, о назначении дела к судебному разбирательству не позднее пяти дней после его вынесения направляется лицам, участвующим в деле, заказным письмом с уведомлением о вручении.

Дело должно быть рассмотрено судом, рассматривающим экономические дела, первой инстанции в срок не более двух месяцев со дня вынесения судом определения о назначении дела к судебному разбирательству, если иное не установлено ХПК, а дело с участием иностранных лиц, находящихся за пределами Республики Беларусь, – не более семи месяцев, если иное не установлено международным договором Республики Беларусь. В исключительных случаях с учетом особой сложности дела согласно ст. 175 ХПК срок рассмотрения дела может быть продлен соответственно до четырех месяцев и до одного года.

Разрешение споров в суде, рассматривающем экономические дела, осуществляется на началах равенства участников процесса перед законом и судом независимо от форм собственности, места нахождения сторон, подчиненности и других обстоятельств. При рассмотрении споров судьи независимы и подчиняются только закону.

Рассмотрение споров в суде открытое, за исключением случаев, когда это противоречит интересам государственной и коммерческой тайны либо когда суд, рассматривающий экономические дела, удовлетворит ходатайство одной из сторон о слушании дела в закрытом судебном заседании.

Судопроизводство в суде, рассматривающем экономические дела, осуществляется на основе состязательности сторон. Лица, участвующие в деле, обязаны обосновать свои требования и возражения. Эти лица в соответствии со ст. 55 ХПК имеют право:

- знакомиться с материалами дела, делать выписки из них, снимать за свой счет копии этих материалов;
- заявлять отводы;
- представлять доказательства, знакомиться до начала судебного разбирательства с доказательствами, представленными другими лицами, участвующими в деле, участвовать в исследовании доказательств;
- с разрешения суда, рассматривающего экономические дела, задавать вопросы другим лицам, участвующим в деле;
- заявлять ходатайства и подавать заявления;
- давать в письменной и устной форме объяснения суду, рассматривающему экономические дела, приводить свои доводы по всем возникающим в ходе рассмотрения дела вопросам;
- знакомиться с ходатайствами других лиц, участвующих в деле, возражать против их ходатайств, доводов.

Доказательствами по делу согласно ст. 83 ХПК являются полученные в соответствии с ХПК и иными законодательными актами сведения, на основании которых суд, рассматривающий экономические дела, устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, обосновывающих требования и возражения лиц, участвующих в деле, а также иных обстоятельств, имеющих значение для правильного разрешения дела.

К средствам доказывания относятся:

- письменные доказательства (акты, договоры, справки, товарно-транспортные накладные, деловая корреспонденция и др.);
- вещественные доказательства (предметы, которые своим внешним видом, внутренними свойствами, местом нахождения или иными признаками могут служить средством установления обстоятельств, имеющих значение для правильного разрешения дела);
- звуко- и видеозапись;
- объяснения лиц, участвующих в деле;
- консультации специалистов и заключения экспертов, государственных органов, органов местного управления и самоуправления;
- показания свидетелей;
- иные документы и материалы [17].

Необходимо отметить, что в соответствии с ГК (ст. 750) при рассмотрении исков документы о причинах несохранности груза, багажа и грузобагажа (коммерческий акт, акт общей формы и другое), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить

основанием для ответственности перевозчика, грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя) или пассажира (п. 144 УЖТ).

Суд, рассматривающий экономические дела, оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном и объективном исследовании доказательств, имеющихся в деле. При разрешении спора по существу суд, рассматривающий экономические дела, первой инстанции принимает решение, которое должно быть законным и обоснованным.

Решение суда, рассматривающего экономические дела, излагается в виде отдельного документа и состоит из вводной, описательной, мотивировочной и резолютивной частей. Оно может быть обжаловано в порядке, установленном ХПК.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/cargo_transportation/services/normative_reference_information/pravila_perevozok_gruzov1. – Дата доступа : 01.02.2021.
- 2 Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта общего пользования / под ред. Е. И. Зарецкой, В. П. Мороза. – Минск : Амалфея, 2004. – 736 с.
- 3 Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://depo-lida.by/images/pte2016.pdf>. – Дата доступа : 01.02.2021.
- 4 О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования : постановление Министерства антимонопольного регулирования и торговли от 21 января 2021 г. № 4 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://brestlogistic.by/new/images/documents/postanovlenie_mart_4_21012021.pdf. – Дата доступа : 01.02.2021.
- 5 **Еловой, И. А.** Ответственность за нарушение обязательств при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования / И. А. Еловой, А. А. Кухарчик, Е. В. Малиновский. – Гомель : БелГУТ, 2012. – 99 с.
- 6 **Малиновский, Е. В.** Правовое регулирование приема, выдачи грузов, и ответственность за нарушение договорных обязательств по автомобильной перевозке / Е. В. Малиновский. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 98 с.
- 7 **Быков, А. Г.** Основы автотранспортного права / А. Г. Быков, Д. И. Половинчик. – М. : Юрид. лит., 1986. – 336 с.
- 8 Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь. Кн. 2 / отв. ред. В. Ф. Чигир. – Минск : Амалфея, 2007. – 1383 с.
- 9 Комментарий к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/cargo_transportation/services/normative_reference_information/smgs_2019. – Дата доступа : 01.02.2021.
- 10 **Новиков, В. М.** Транспортное право (железнодорожный транспорт) / В. М. Новиков. – М. : УМЦ по образ. на ж.-д. трансп., 2007. – 356 с.
- 11 Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/pravila_perevozok_passajirov.pdf. – Дата доступа : 01.02.2021.
- 12 Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/opsms.pdf>. – Дата доступа : 01.02.2021.
- 13 Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://kodeksy-by.com/коар_rb.htm. – Дата доступа : 01.02.2021.
- 14 **Еловой, И. А.** Транспортное право: акты, претензии, иски / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, А. А. Кухарчик. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 121 с.

15 Инструкция по актово-претензионной работе на Белорусской железной дороге : утв. приказом Первого заместителя Начальника Белорусской железной дороги № 1510 НЗ от 30.12.2009. – Минск, 2009. – 79 с.

16 Служебная инструкция к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СИ к СМГС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rw.by/uploads/userfiles/files/si_smgs_2015.pdf. – Дата доступа : 01.02.2021.

17 Хозяйственный процессуальный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://etalonline.by/?type=text®num=НК9800219#load_text_none_1_. – Дата доступа : 01.02.2021.

18 Гражданский кодекс Республики Беларусь с комментарием и обзором практики хозяйственных судов / под общ. ред. В. С. Каменкова. – Минск : Дикта, 2004. – 1136 с.

19 О железнодорожном транспорте : закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rw.by/uploads/userfiles/files/railway_chart.pdf. – Дата доступа : 01.02.2021.

20 Устав железнодорожного транспорта общего пользования [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rw.by/uploads/userfiles/files/railway_chart.pdf. – Дата доступа : 01.02.2021.

21 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). – Минск : Амалфея, 2015. – 216 с.

22 **Мороз, В. П.** Правовой статус участников железнодорожной перевозки груза / В. П. Мороз. – Минск : Лекция, 1998. – 175 с.

23 **Бурса, Н. П.** Претензии и иски к транспортным организациям / Н. П. Бурса, В. Б. Ляндрес. – М. : Юрид. лит., 1985. – 158 с.

24 **Ляндрес, В. Б.** Право и эффективность использования вагонов и контейнеров / В. Б. Ляндрес. – М. : Юрид. лит., 1989. – 176 с.

25 Об отдельных вопросах практики рассмотрения споров, вытекающих из договоров перевозки грузов : постановление Пленума Высшего Хозяйственного суда Республики Беларусь от 26.04.2005 № 13 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.pravo.by/pdf/2005-105/2005-105\(030-058\).pdf](http://www.pravo.by/pdf/2005-105/2005-105(030-058).pdf). – Дата доступа : 01.02.2021.

Учебное издание

ЕЛОВОЙ Иван Александрович
МАЛИНОВСКИЙ Евгений Викторович
НАСТАЧЕНКО Елена Владимировна

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Учебно-методическое пособие

Часть II

Редактор *А. А. Павлюченкова*
Технический редактор *В. Н. Кучерова*
Корректор *Т. А. Пугач*

Подписано в печать 30.08.2021 г. Формат 60×84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 6,04. Уч.-изд. л. 6,91. Тираж 200 экз.
Зак. № 2145. Изд. № 33.

Издатель и полиграфическое исполнение:
Белорусский государственный университет транспорта.
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,
распространителя печатных изданий
№ 1/361 от 13.06.2014.
№ 2/104 от 01.04.2014.
№ 3/1583 от 14.11.2017.
Ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**

Кафедра управления грузовой и коммерческой работой

**И. А. ЕЛОВОЙ, Е. В. МАЛИНОВСКИЙ,
Е. В. НАСТАЧЕНКО**

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Часть II

Гомель 2021