

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 ГРУЗОВ

*Рекомендовано учебно-методическим объединением по образованию
в области экономики и организации производства для студентов
по специальности 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)»
по направлению специальности 1-27 02 01-02 «Транспортная логистика
(железнодорожный транспорт)» в качестве учебно-методического пособия*

Гомель 2023

УДК 656.225:347.463(075.8)

ББК 67.404.2

Е53

Рецензенты: директор Гомельского филиала РТЭУП «БЕЛИНТЕР-ТРАНС – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги *С. В. Хмелев*;
кафедра права и экономических теорий (заведующий кафедрой – канд. юрид. наук, доцент *Ж. Ч. Коновалова* (БТЭУПК)

Еловой, И. А.

Е53 Правовое регулирование перевозок грузов : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, Е. В. Настаченко ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2023. – 210 с.

ISBN 978-985-891-117-1

Рассматриваются правовые основы регулирования отношений при организации и осуществлении перевозок грузов, источники и содержание транспортного права, система транспортного законодательства, правовое регулирование согласования и выполнения объемов грузовых перевозок.

Дана характеристика договора перевозки груза, подробно рассмотрены вопросы правового регулирования отношений при приеме, транспортировке и выдаче перевозимых железнодорожным транспортом грузов.

Указаны правовые основы регулирования взаимоотношений при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, детально рассмотрены вопросы, связанные с ответственностью сторон за нарушение транспортных обязательств, предъявлением и рассмотрением претензий и исков, возникающих при перевозках грузов.

Предназначено для студентов специальности 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)» направления 1-27 02 01-02 «Транспортная логистика (железнодорожный транспорт)».

УДК 656.225:347.463(075.8)

ББК 67.404.2

© Еловой И. А., Малиновский Е. В.,
Настаченко Е. В., 2023

© Оформление. БелГУТ, 2023

ISBN 978-985-891-117-1

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	6
1 Правовое регулирование деятельности транспорта. Система правоотношений на транспорте	7
1.1 Значение правового регулирования деятельности транспорта.	7
1.2 Правоотношения. Система правоотношений на транспорте	9
1.3 Содержание транспортного права. Принципы правового регулирования правоотношений на транспорте	12
1.4 Правовая норма и правовое регулирование	15
1.5 Структура и виды правовых норм.	17
1.6 Транспортная организация как юридическое лицо. Правовое положение железнодорожных перевозчиков.	19
2 Источники транспортного права.	23
2.1 Характеристика источников транспортного права	23
2.2 Система транспортного законодательства. Действие и применение норм транспортного права	26
2.3 Структура и основные положения Закона РБ «О железнодорожном транспорте»	29
2.4 Структура и основные положения Устава железнодорожного транспорта общего пользования.	32
2.5 Структура и основные положения Закона РБ «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»	36
2.6 Международные соглашения о перевозках грузов, их правовое значение	39
3 Правовое регулирование согласования и выполнения объемов перевозок грузов на транспорте	43
3.1 Порядок согласования объемов перевозок грузов	43
3.2 Правовые нормы, регулирующие порядок уточнения и изменения согласованных объемов перевозок грузов, восполнения недогруза	46
3.3 Порядок оформления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом	49
3.4 Порядок определения выполнения согласованного объема перевозок грузов железнодорожным транспортом	53
4 Договор перевозки груза	57
4.1 Виды транспортных договоров	57
4.2 Договор перевозки груза. Стороны договора перевозки груза	59
4.3 Правовое значение транспортной накладной. Юридическое значение сведений, содержащихся в накладной	62
4.4 Содержание основных обязательств, основанных на договоре перевозки груза	67

5 Правовые основы взаимоотношений сторон при приеме груза к перевозке	71
5.1 Правовые нормы, устанавливающие обязанности сторон по подаче транспортных средств под погрузку, подготовке и предъявлению грузов к перевозке	71
5.2 Обязанности сторон по выполнению грузовых операций	75
5.3 Правовые нормы, регламентирующие порядок определения массы грузов и пломбирования транспортных средств	79
5.4 Правовые нормы, регламентирующие порядок объявления ценности грузов и сопровождения их в пути	83
6 Правовые основы взаимоотношений сторон в процессе транспортировки и выдачи груза	87
6.1 Правовые нормы, регламентирующие переадресовку грузов на транспорте ...	87
6.2 Правовые нормы, регламентирующие основные обязанности перевозчиков и грузополучателей при выдаче груза	91
6.3 Правовые взаимоотношения при выдаче груза перевозчиком получателю	95
6.4 Правовые основы оформления и выдачи груза при несохранной перевозке	99
6.5 Особенности правового регулирования выдачи грузов при перевозке в международном железнодорожном сообщении	103
7 Правовые основы регулирования взаимоотношений при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования	107
7.1 Правовые основы заключения и содержание договоров, регулирующих взаимоотношения сторон при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования	107
7.2 Основные правовые положения строительства и эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования	111
7.3 Правовые основы обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, порядок подачи и уборки вагонов	114
7.4 Учет времени нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования	117
7.5 Определение платы за пользование вагонами и контейнерами. Условия освобождения от платы за пользование вагонами и контейнерами	120
8 Ответственность сторон за невыполнение согласованного объема перевозок грузов	124
8.1 Понятие и формы имущественной ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей	124
8.2 Основания имущественной ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей	127
8.3 Ответственность сторон за невыполнение согласованного объема перевозок грузов	130
8.4 Условия освобождения от имущественной ответственности за невыполнение согласованного объема перевозок грузов	133
9 Ответственность за несохранность перевозимого груза и за просрочку в его доставке	138
9.1 Ответственность за несохранность перевозимого груза. Размер возмещения ущерба при несохранной перевозке груза	138
9.2 Обстоятельства, свидетельствующие об отсутствии вины перевозчика в несохранности перевозимого груза	141

9.3	Ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза	145
9.4	Особенности ответственности перевозчиков за несохранность груза и просрочку в его доставке при перевозке в международном сообщении	149
10	Ответственность за неправильное использование транспортных средств и нарушение иных условий перевозок грузов	156
10.1	Ответственность за неправильное оформление перевозочных документов, предъявление запрещенного к перевозке груза	156
10.2	Ответственность за задержку транспортных средств по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам и за самовольное использование вагонов и контейнеров.....	158
10.3	Ответственность за необеспечение сохранности транспортных средств и превышение их грузоподъемности	162
10.4	Ответственность за неочистку перевозочных средств и за расчеты по перевозке	166
11	Правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности и отдельных видов транспортных отношений	170
11.1	Правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь	170
11.2	Договор транспортной экспедиции	173
11.3	Правовое регулирование аренды и лизинга транспортных средств. Правовые основы использования вагонов грузоотправителей, грузополучателей	177
11.4	Правовое регулирование перевозок грузов в смешанном сообщении.....	181
12	Претензии и иски. Порядок решения споров, связанных с осуществлением транспортной деятельности	184
12.1	Претензионный порядок. Право на предъявление претензии к перевозчику ..	184
12.2	Требования, предъявляемые к оформлению претензий. Документы, необходимые для предъявления претензии	187
12.3	Сроки предъявления претензий к перевозчику	190
12.4	Порядок предъявления и рассмотрения претензий	192
12.5	Особенности предъявления и рассмотрения претензий при перевозках грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении	195
12.6	Порядок предъявления исков, возникающих из перевозок грузов, и предъявляемые к исковому заявлению требования	198
12.7	Подведомственность хозяйственных споров, вытекающих из перевозок грузов	201
12.8	Порядок рассмотрения и разрешения хозяйственных споров, вытекающих из перевозок грузов	204
	Список литературы	208

ВВЕДЕНИЕ

Перевозка грузов является достаточно сложным процессом в техническом, технологическом и правовом отношениях, что обусловлено географической разобщенностью грузоотправителей и грузополучателей, значительными расстояниями перевозки, длительным нахождением груза в ведении перевозчика и т. д. При формировании и оценке логистических схем доставки грузов необходим учет всего многообразия указанных факторов, что предусматривает и необходимость наличия соответствующих знаний в области правового регулирования отношений, связанных с организацией и осуществлением перевозок грузов, применения положений нормативных правовых актов и заключаемых в соответствии с законодательством договоров в сфере транспортной деятельности.

В учебно-методическом пособии рассмотрены система и принципы правового регулирования правоотношений на транспорте, содержание транспортного права, правовое положение железнодорожных перевозчиков, система транспортного законодательства, дана характеристика источников транспортного права. Рассмотрены также правовые вопросы, связанные с согласованием предстоящих перевозок, их учетом и контролем выполнения.

Отношения по перевозке грузов имеют договорную основу и характеризуются равенством участников правоотношений и возмездностью услуг. В учебно-методическом пособии приведена характеристика содержания и важнейших особенностей договора перевозки груза, а также детально рассмотрены вопросы правового регулирования взаимодействия перевозчиков с грузоотправителями, грузополучателями при приеме, переадресовке и выдаче грузов.

Важнейшее значение на железнодорожном транспорте имеет организация эффективного взаимодействия сторон при эксплуатации железнодорожных путей общего пользования, на которых выполняется основной объем грузовых операций. В пособии подробно рассмотрены правовые основы регулирования взаимоотношений при эксплуатации указанных путей.

Гражданско-правовая ответственность за нарушение обязательств по перевозкам определяется нормативными правовыми актами и соглашениями сторон. В учебно-методическом пособии дана также характеристика форм и оснований имущественной ответственности за нарушение обязательств при перевозках грузов, указаны размеры ответственности сторон, порядок предъявления и рассмотрения претензий и исков, регулирования отдельных видов транспортных отношений.

1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТА. СИСТЕМА ПРАВООТНОШЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

1.1 Значение правового регулирования деятельности транспорта

Транспорт обеспечивает связь между отдельными регионами Республики Беларусь и с другими государствами, ритмичный процесс производства и обращения продукции различных отраслей экономики, удовлетворяет потребности населения в перевозках, выполняя в целом ряд важных функций (экономическую, политическую, социальную и т. д.) во всех сферах жизни страны. Экономика любого государства зависит от степени развития транспортной деятельности и транспортной инфраструктуры, не только обеспечивающих необходимые объемы перевозок пассажиров и грузов, но и оказание связанных с ними услуг.

Транспортное обеспечение является важной структурной составляющей экономической деятельности, так как выбор логистической схемы доставки, условий и технологии перевозки в значительной мере влияет на различные сферы хозяйственной деятельности (конкурентоспособность, цену и качество товара, его доступность и привлекательность для потребителей и др.), во многом определяя величину прибыли соответствующей организации.

Важнейшая роль в транспортном обеспечении хозяйственной деятельности принадлежит транспортной логистике – сфере деятельности, связанной с планированием, организацией и реализацией оптимальных схем доставки грузов от отправителей к получателям, минимизацией расходов по их доставке, координацией действий всех участников перевозочного процесса, позволяющей эффективно и качественно осуществлять транспортное обслуживание различных субъектов хозяйствования. При этом оптимальные логистические схемы доставки грузов должны отвечать следующим основным требованиям:

- удовлетворение потребности в перевозках и сопутствующих услугах в необходимом объеме;
- оптимизация транспортных издержек;
- обеспечение надлежащего качества транспортных услуг, в том числе ритмичность перевозок;
- сокращение сроков доставки грузов;
- соблюдение максимальной сохранности, свойств и качества перевозимых грузов;
- обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, их сохранности;

– соблюдение требований экологической и пожарной безопасности при доставке грузов.

Эффективное функционирование транспорта может быть обеспечено только при наличии надлежащим образом организованной правовой базы, регламентирующей отношения, связанные с организацией и осуществлением транспортной деятельности. Переход к рыночной экономике потребовал значительного изменения законодательства, регулирующего деятельность и взаимоотношения различных субъектов хозяйствования, в том числе и в сфере транспорта. Кроме того, большую роль в осуществлении стоящих перед транспортом задач играет правильное применение норм права, которые регулируют транспортную деятельность.

При организации и выполнении перевозок грузов, пассажиров, багажа различными видами транспорта соответствующие субъекты хозяйствования, оказывающие транспортные услуги, вступают в определенные отношения с юридическими и физическими лицами, являющимися потребителями таких услуг (пользующимися или намеревающимися воспользоваться ими). Для нормального осуществления указанных отношений необходимо их четкое урегулирование – установление порядка, согласованности поведения всех участников транспортного процесса, их прав, обязанностей и ответственности.

Одна из основных специфических особенностей транспортной деятельности – это то, что она невозможна без совместной работы всех ее участников (перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров и др.). Каждый из них для реализации права на получение транспортных услуг надлежащего качества и их предоставления, обеспечения безопасности перевозок и эксплуатации транспорта, сохранности перевозимого груза и багажа, рационального использования транспортных средств и эффективной работы должен осуществлять определенные действия, предусмотренные законодательством и заключенными договорами (подготовка груза к перевозке, оформление необходимых транспортных и сопроводительных документов, погрузка в транспортное средство, передача груза перевозчику в пункте отправления и прием от него в пункте назначения, доставка в установленный срок и т. д.).

Таким образом, надлежащая организация транспортного процесса предусматривает четкое урегулирование прав и обязанностей всех его участников, что достигается путем установления государством специальных правил поведения в соответствующих отношениях, называемых правовыми нормами, на основе которых, наряду с заключаемыми сторонами договорами, и осуществляется транспортная деятельность. При этом отношения по перевозке пассажиров, грузов, багажа различными видами транспорта, в том числе и железнодорожным, характеризуются равенством участников правоотношений и возмездностью услуг, составляющих важное условие имущественных отношений.

Следует отметить, что наличие значительного количества участников перевозочного процесса, ряд других его особенностей обуславливает воз-

никновение разнообразных и сложных взаимоотношений, а норм права, содержащихся только в его фундаментальных отраслях, недостаточно для регулирования складывающихся транспортных отношений. Особое положение транспорта в экономике страны, других сферах ее жизни требует наличия специальных правовых норм, регулирующих взаимоотношения между всеми участниками транспортной деятельности и отражающих специфические условия организации и выполнения перевозок [1].

1.2 Правоотношения. Система правоотношений на транспорте

Правовые нормы регулируют различные общественные отношения, в которые вступают их участники в процессе своей деятельности. Отношения, урегулированные правовыми нормами, называют *правоотношениями*. При этом в правоотношениях, также как и в правовых нормах, выделяют три элемента: объект, субъект и содержание правоотношений.

Объект правоотношений – предметы и явления (имущество, услуги и др.), в отношении которых складываются соответствующие правоотношения. В транспортных правоотношениях объектом является транспортная услуга (по перевозке грузов, пассажиров, багажа и др.).

Субъект правоотношений (субъект права) – участник правоотношений. В качестве участника правоотношений могут выступать физическое или юридическое лицо, орган государственного управления, орган местного самоуправления, наделенные по закону способностью иметь права и принимать на себя юридические обязанности. Например, в транспортных правоотношениях одним из субъектов является юридическое или физическое лицо, выполняющее перевозку, либо оказывающее иные транспортные услуги, а в качестве других субъектов таких правоотношений выступают соответствующие потребители этих услуг.

Содержание правоотношений – совокупность предусмотренных соответствующими правовыми нормами прав и обязанностей субъектов рассматриваемых правоотношений. Следовательно, содержанием транспортных правоотношений является совокупность прав и обязанностей их участников, связанных с оказанием транспортных услуг. Следует отметить, что в транспортных правоотношениях все их субъекты имеют определенные права и несут обязанности, которые, как правило, являются взаимосвязанными (корреспондирующими), т. е. праву одной стороны соответствует обязанность другой. Например, грузополучатель, осуществивший выгрузку груза из вагона, контейнера, обязан не только полностью выгрузить груз, но и очистить их после выполнения этой операции, а перевозчик в свою очередь имеет право не принять от грузополучателя не полностью выгруженные, неочищенные вагоны, контейнеры [2].

Для формирования правоотношений необходимо наличие определенных обстоятельств, предусмотренных в правовой норме, так как непосредственно из

нее правоотношение не возникает. Такие обстоятельства, с которыми нормы права связывают возникновение правоотношений, называют *юридическими фактами*. На основе юридических фактов реализуются правовые нормы, причем правоотношения могут не только возникать, но и изменяться или прекращаться [3]. Например, с юридическим фактом передачи груза грузоотправителем перевозчику связано возникновение правоотношений по осуществлению перевозки данной партии груза. В свою очередь, юридический факт предъявления грузоотправителем (грузополучателем) заявления о переадресовке груза (изменение пункта назначения и (или) грузополучателя) и прием такого заявления перевозчиком свидетельствует об изменении указанных выше правоотношений, а юридический факт выдачи груза перевозчиком грузополучателю – о прекращении правоотношений по договору перевозки груза.

Выделяют следующие виды юридических фактов [4], [5]:

– *события* (юридические факты, не зависящие от воли сторон правоотношения), которые могут быть абсолютными (не зависят от воли человека, например, стихийные бедствия) и относительными (события, возникающие по воле участников данных правоотношений, но далее развивающиеся независимо от их воли);

– *деяния* (юридические факты, зависящие от воли хотя бы одного из участников правоотношения, даже если он не желает наступления последствий), которые могут быть активные (действия) и пассивные (бездействия). Все деяния подразделяют также на: правомерные – юридические поступки и юридические акты; противоправные – правонарушения (преступления и проступки) и объективно противоправные деяния.

Правоотношения, в которые вступают перевозчики, носят разнообразный характер, что обусловлено, в том числе, необходимостью обеспечения в надлежащем состоянии используемых ими для осуществления своей деятельности транспортных средств, соответствующей инфраструктуры. Как субъекты хозяйствования они вступают в правоотношения при приобретении подвижного состава, закупке топлива, запасных частей и т. д. с другими хозяйствующими субъектами различных отраслей экономики. Кроме того, непосредственно в коллективе существуют трудовые правоотношения между работниками. Однако из общей массы таких правоотношений, характерных для большинства субъектов хозяйствования, следует выделить транспортные правоотношения, связанные с выполнением основных для перевозчиков транспортных функций, направленных на организацию или непосредственное осуществление транспортного процесса. Таким образом, транспортные правоотношения – это урегулированные транспортным законодательством отношения, складывающиеся на транспорте.

Система транспортных правоотношений при организации и осуществлении перевозок грузов включает [6]:

1) правоотношения, связанные с согласованием, определением и выполнением объемов перевозок грузов. Осуществление перевозок грузов требует

предварительного установления их объемов. Правовые нормы регулируют указанные правоотношения при подаче грузоотправителями заявок на перевозку грузов, рассмотрения и согласования этих заявок перевозчиками, доведения согласованных объемов до грузоотправителей, а в дальнейшем и осуществления контроля за их выполнением;

2) правоотношения по организации перевозок, предшествующие непосредственной транспортировке грузов. Рассматриваемые правоотношения направлены на установление на основе согласованных объемов перевозок грузов порядка подачи транспортных средств под погрузку и предъявления грузов к перевозке, включая установленные требования по подготовке их к перевозке грузоотправителями;

3) правоотношения, возникающие при приеме груза к перевозке в пункте отправления перевозчиком от грузоотправителя и выдаче груза в пункте назначения грузополучателю. Правовыми нормами регулируются права и обязанности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей в процессе выполнения указанных операций, регламентируется порядок их проведения, устанавливается необходимая согласованность поведения субъектов данных правоотношений;

4) правоотношения, возникающие в ходе непосредственного перемещения (транспортировки) груза из пункта отправления в пункт назначения. В процессе перевозки, доставки грузов могут возникать правоотношения, связанные с необходимостью изменения условий заключенного между сторонами договора перевозки (переадресовка груза, препятствия для дальнейшей перевозки грузов, доставки их по назначению и выдачи надлежащему грузополучателю и др.), которые также регулируются определенными правовыми нормами;

5) правоотношения, связанные с выполнением различных транспортно-экспедиционных и иных сопутствующих перевозке услуг. При осуществлении доставки грузов как экспедиторы, так и перевозчики могут оказывать различные транспортно-экспедиционные услуги (услуги, связанные с организацией и (или) обеспечением перевозки груза). Возникающие при оказании таких услуг правоотношения регулируются соответствующим законодательством. Кроме того, на отдельных видах транспорта существуют специфические виды отношений, характерные только для них (например, отношения, связанные с взаимодействием и эксплуатацией железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожном транспорте);

6) правоотношения, возникающие между различными перевозчиками при доставке грузов в международном и прямом смешанном сообщении. Доставка грузов в рассматриваемых видах сообщений осуществляется в значительной мере различными перевозчиками (как одного, так и нескольких видов транспорта). В силу специфики таких правоотношений они регулируются соответствующими международными транспортными конвенциями и соглашениями.

1.3 Содержание транспортного права. Принципы правового регулирования правоотношений на транспорте

Транспортное право – это совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают и реализуются при организации и осуществлении транспортной деятельности.

К регулируемым нормами транспортного права можно отнести отношения:

- между осуществляющими транспортную деятельность субъектами хозяйствования (транспортными организациями) и потребителями их услуг;
- между транспортными организациями (перевозчиками) как одного, так и различных видов транспорта;
- между государством и осуществляющими транспортную деятельность субъектами хозяйствования, связанные с государственным управлением транспортом и обеспечением безопасности на нем [7].

Транспортное право основывается на договорных началах осуществления транспортной деятельности. Наряду со специальными правовыми нормами, регулирующими только транспортные отношения, транспортное право содержит значительное количество правовых норм из фундаментальных отраслей права (гражданского, административного, гражданского процессуального и др.).

Так, правовые нормы, определяющие права, обязанности и ответственность сторон по договору перевозки, относятся к гражданскому праву, которое регулирует имущественные отношения и связанные с ними личные неимущественные отношения, а также в предусмотренных законодательством случаях личные неимущественные отношения, не связанные с имущественными отношениями (например, защита чести и достоинства граждан). Согласовывая строительство железнодорожных путей необщего пользования, осуществляя осмотр этих путей на предмет соблюдения требований по содержанию их в состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, выполняя другие административные функции, органы железнодорожного транспорта осуществляют распорядительную деятельность, которая является областью административного права (отрасль права, регулирующая общественные отношения, возникающие в процессе исполнительно-распорядительной деятельности государственных органов). Порядок рассмотрения претензий и исков, связанных с осуществлением транспортной деятельности, регулируется нормами гражданского процессуального и хозяйственного процессуального права (отрасли права, устанавливающие порядок рассмотрения и разрешения судами соответствующих дел, исполнения судебных постановлений), а международные соглашения и конвенции в области транспортной деятельности основываются на нормах международного права.

Необходимо отметить, что ряд моментов в транспортных отношениях регулируется общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта (обязательства по договору перевозки, ответственность за несохранность груза и багажа, предъявление претензий и исков и т. д.). Однако конкретные вопросы в части складывающихся отношений на каждом виде транспорта с учетом его специфики регулируются специальными частями транспортного права, в качестве подсистем которого рассматриваются соответствующие разделы права, относящиеся к отдельным видам транспорта (железнодорожное, автомобильное, воздушное и т. д.). Поэтому *железнодорожное транспортное право* можно определить как совокупность правовых норм, регулирующих отношения, которые возникают при организации и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и оказании иных услуг железнодорожным транспортом.

Предметом изучения железнодорожного транспортного права являются вопросы: системы и принципов правового регулирования правоотношений на железнодорожном транспорте; правового положения железнодорожных перевозчиков; источников железнодорожного транспортного права; правового регулирования отношений, связанных с организацией и осуществлением перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и оказанием иных услуг железнодорожным транспортом, с эксплуатацией железнодорожных путей необщего пользования; определения ответственности, предъявления и рассмотрения претензий и исков, возникающих из перевозок железнодорожным транспортом.

Наиболее характерные черты и сущность правового регулирования транспортных правоотношений определяются основными положениями – принципами. Принципы правового регулирования транспортных правоотношений, выраженные в определенных правовых нормах, обусловлены сущностью транспортной деятельности и ее значением для экономики и населения страны.

Важнейшим принципом правового регулирования правоотношений на транспорте является *государственное регулирование*, которое осуществляется в целях обеспечения:

1) условий для удовлетворения потребностей юридических и физических лиц в перевозках, а также в работах (услугах), связанных с такими перевозками, формирования рынка транспортных работ и услуг. Транспортная деятельность должна быть направлена на максимальное обеспечение потребностей экономики и населения Республики Беларусь в перевозках и связанных с ними работах и услугах;

2) баланса интересов государства, потребителей и организаций (перевозчиков) транспорта общего пользования. В частности, государство устанавливает тарифы на услуги железнодорожного транспорта общего пользования с учетом не только интересов потребителей, но и необходимости

возмещения экономически обоснованных затрат организаций железнодорожного транспорта общего пользования, связанных с оказанием таких услуг, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли;

3) безопасного функционирования транспорта. Государством установлены определенные правовые нормы, направленные на обеспечение безопасности функционирования транспорта, включая требования к инфраструктуре, подвижному составу, осуществлению надлежащих технических и организационных мероприятий. При этом следует учитывать и необходимость охраны окружающей среды (экологическую безопасность);

4) эффективного и качественного функционирования транспорта, его комплексного развития. Эффективность деятельности транспорта состоит в достижении при перевозках, оказании транспортно-экспедиционных и иных услуг наиболее высоких экономических результатов при наименьших транспортных издержках у всех субъектов транспортных правоотношений. В свою очередь, качественное функционирование транспорта предусматривает осуществление всеми участниками транспортных правоотношений своих прав и обязанностей в полном соответствии с требованиями законодательства и заключенных договоров;

5) равного доступа к услугам транспорта общего пользования всех лиц заинтересованных в получении таких услуг. Главная особенность транспорта общего пользования – это обязанность осуществлять перевозки, оказывать соответствующие услуги по обращению любого лица при условии соблюдения им установленных нормативных предписаний (право отказать только при отсутствии возможности для перевозки, оказания услуги). При этом так как договор перевозки транспортом общего пользования относится к категории публичных договоров, то, по общему правилу, перевозчик не должен оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения такого договора.

Одним из принципов правового регулирования правоотношений на транспорте является *принцип хозяйственной самостоятельности* субъектов хозяйствования – как перевозчиков, так и потребителей услуг транспорта общего пользования. Хозяйственная самостоятельность означает свободу действий хозяйствующего субъекта с предоставлением ему соответствующих полномочий для управления производством. Указанный принцип выражается в транспортном праве в том, что при условии регулирования транспортной деятельности правовыми нормами субъектам правоотношений на транспорте предоставляются значительные возможности для самостоятельного урегулирования отношений. Субъекты правоотношений не только должны выполнять установленные обязательные правила, но и могут в пределах, предусмотрен-

ных правовыми нормами, определять по взаимному согласованию условия правоотношений с учетом прав и интересов сторон [6].

Принцип законности выражается в строгом и неуклонном соблюдении и исполнении всеми субъектами правоотношений на транспорте действующих норм права. Нарушение положений правовых норм субъектом правоотношений приводит к неблагоприятным для него последствиям – применению установленных правом санкций.

1.4 Правовая норма и правовое регулирование

Правовое регулирование является одним из составных элементов правового воздействия, под которым понимается весь процесс влияния права на социальную жизнь общества, охватывающий также экономические, политические и социальные отношения непосредственно правом не регулируемые, но на которые оно оказывает соответствующее влияние. *Правовое регулирование* представляет собой процесс целенаправленного воздействия государства при помощи специальных юридических средств и методов на стабилизацию и упорядочивание определенных общественных отношений. В сферу правового регулирования входят как отношения, уже урегулированные правом, так и те, которые только требуют такого регулирования. При этом особенностью правового регулирования как отдельного вида социального регулирования является именно то, что воздействие на поведение людей и общественные отношения осуществляется исключительно при помощи специальных юридических (правовых) средств и методов [4].

Основные пути регулирующего воздействия права на общественные отношения (способы правового регулирования) характеризуются следующими предписаниями в правовой норме:

- дозволение (лицо имеет право как совершать определенные действия в своих интересах, так и не воспользоваться предоставленным ему правом);
- позитивное обязывание (лицо должно совершить определенное действие и не может уклониться от его совершения);
- запрет или негативное обязывание (лицо должно воздержаться от совершения определенных действий).

Каждый из видов общественных отношений предполагает свой метод правового регулирования, т. е. совокупность способов, приемов и средств, используемых в процессе правового регулирования, который позволяет определить:

- правовое положение участников регулируемых отношений;
- порядок возникновения субъектных прав и обязанностей;
- средства их обеспечения;
- характер санкций.

Выделяют следующие методы правового регулирования [4], [8]:

– *императивный (субординации)*, представляющий собой такое воздействие на общественные отношения, при котором субъекту предписывается строго определенное поведение без возможности отклониться от него;

– *диспозитивный (координации)*, предусматривающий при регулировании отношений между субъектами только общие рамки возможного поведения, внутри которых эти субъекты имеют право самостоятельно устанавливать иной вариант поведения (если они таким правом не воспользовались, то их отношения регулируются согласно общим предписаниям);

– *рекомендательный*, определяющий для соответствующего субъекта возможный вариант поведения, которого он не обязан придерживаться и имеет право уклониться от его выполнения;

– *поощрительный*, предусматривающий для субъекта определенный вариант поведения, за качественное исполнение которого предполагается дополнительное благоприятное воздействие (поощрение).

Правовое регулирование имеет определенные стадии, а совокупность специальных юридических средств, используемых для регулирования общественных отношений, представляет собой механизм правового регулирования. К числу важнейших правовых средств, применяемых на определенной стадии правового регулирования, относится норма права.

Норма права (правовая норма) представляет собой установленное государством в лице его компетентных органов власти и управления общеобязательное правило поведения в соответствующих отношениях. Она либо требует от гражданина или организации определенного поведения (строго устанавливая его или только рекомендуя), либо предоставляет им возможность самостоятельного урегулирования этих отношений с учетом собственных интересов.

Можно выделить следующие основные *свойства правовой нормы*:

1) правовая норма имеет государственно-властный характер, т. е. как предписание государства обязательна для выполнения всеми гражданами, организациями, должностными лицами и органами управления, на которые рассчитано ее действие;

2) правовая норма содержит предписания общего характера, т. е. распространяется не на какое-либо конкретное лицо, а на все отношения и всех лиц, подпадающих под ее действие. Например, если в правовой норме, содержащейся в пункте (далее – п.) 28 Устава железнодорожного транспорта общего пользования (далее – УЖТ) указано, что грузоотправитель при предъявлении груза к перевозке должен представить перевозчику на каждую отправку груза транспортную железнодорожную накладную, то такая обязанность возлагается на всех грузоотправителей, пользующихся услугами железнодорожного транспорта;

3) правовая норма является регулятором определенных общественных отношений, т. е. позволяет соответствующим образом направлять поведение участников этих отношений, обеспечивать нормальное их развитие, осуществление прав и исполнение обязанностей сторон;

4) правовая норма рассчитана на длительное, многократное применение, т. е. является постоянным, а не разовым (однократным) регулятором общественных отношений;

5) предписания правовой нормы охраняются от нарушений государством, его принудительной силой, т. е. при нарушении (неисполнении или ненадлежащем исполнении) предписания правовой нормы государство применяет меры, направленные на понуждение к исполнению соответствующей правовой нормы.

Таким образом, исходя из указанного выше, *правовая норма* – это правило поведения, установленное государством, содержащее государственно-властное предписание общего характера, которое регулирует определенные общественные отношения и охраняется от нарушений силой государственного принуждения [3].

1.5 Структура и виды правовых норм

По своей структуре правовая норма включает гипотезу, диспозицию и санкцию.

Гипотеза – это часть (элемент) правовой нормы, указывающая на обстоятельства, при наступлении которых начинает действовать (применяется) рассматриваемая правовая норма.

Диспозиция – это часть (элемент) правовой нормы, содержащая указание на то поведение, которое предписывается правовой нормой (обязательное действие, запрещение какого-либо действия или его разрешение).

Санкция – это часть (элемент) правовой нормы, указывающая на неблагоприятные последствия, которые наступают при нарушении (неисполнении или ненадлежащем исполнении) требований, предписанных в диспозиции.

Например, в п. 23 УЖТ содержится правовая норма о том, что перевозчик в случае неподачи по его вине вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения заявки на перевозку грузов обязан по требованию грузоотправителя выделить их для восполнения недогруза в течение следующего месяца. В данном случае гипотеза (указание на обстоятельства, при которых применяется правовая норма) – неподача перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения заявки на перевозку грузов. Диспозицией (указанием на предписываемое правовой нормой поведение) является обязанность перевозчика по требованию грузоотправителя выделить вагоны, контейнеры перевозчика для восполнения недогруза в течение следующего месяца. Санкция (неблагоприятные последствия нарушения требований, содержащихся в диспозиции) – согласно п. 23 УЖТ перевозчик при неподаче вагонов, контейнеров перевозчика для восполнения возникшего по его вине недогруза должен уплатить неустойку в размере, установленном в п. 110 УЖТ.

Для классификации правовых норм используются различные важные для введения и применения этих норм признаки и основания. Согласно [4], [5] правовые нормы подразделяются следующим образом:

1) в зависимости от структуры:

– *простые*, включающие только одну гипотезу, одну диспозицию и одну санкцию;

– *сложные*, в составе которых есть несколько гипотез, несколько диспозиций и несколько санкций;

– *альтернативные*, предусматривающие несколько вариантов, применять из которых можно только один.

2) по форме (характеру) предписания или степени обязательности:

– *императивные* (содержат предписания, которые в категорической форме обязывают к чему-либо или запрещают что-либо). Никакие отступления от императивной нормы, в том числе по соглашению сторон, не допускаются. Например, грузоотправитель обязан приложить к транспортной железнодорожной накладной предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами сопроводительные документы, необходимые для совершения таможенных операций и выполнения других процедур на всём пути следования груза (п. 28 УЖТ) или перевозчик должен доставлять грузы по назначению в установленные сроки (п. 50 УЖТ);

– *диспозитивные* (предоставляют возможность установления по соглашению сторон каких-либо иных, отличающихся от предписанных ею, условий своих отношений). Например, перевозчик обязан подавать под погрузку очищенные от остатков грузов и мусора вагоны перевозчика, однако с согласия грузоотправителя допускается подача неочищенных вагонов перевозчика под погрузку (п. 40 УЖТ). Необходимо отметить, что если стороны не воспользуются возможностью самостоятельного урегулирования отношений, предоставляемой диспозитивной нормой, то действует правило поведения, указанное в этой правовой норме;

– *рекомендательные* (не устанавливают жестких ограничений и только рекомендуют определенные правила поведения). Такие нормы используются, как правило, в различных нормативно-технических документах, имеющих правовое значение (методические рекомендации, типовые положения и т. п.).

3) по форме поведения субъектов права:

– *обязывающие* (предписывают участникам правоотношений выполнение определенных действий с юридическими последствиями);

– *запрещающие* (указывают участникам правоотношений на недопустимость определенных действий с юридическими последствиями);

– *уполномочивающие* (предоставляют участникам правоотношений возможность выполнения определенных действий с юридическими последствиями).

4) по сфере действия:

– *общего действия*, которые не предусматривают специальных условий и ограничений их действия;

– *ограниченного действия*, представляющие собой общие предписания, пределы реализации которых связаны с определенными пространственными, временными, субъектными и ситуационными факторами (региональные

нормы; нормы, адресованные специальным субъектам; нормы, действующие ограниченное время; нормы, действующие только в экстремальной ситуации и т. п.);

– *локальные*, которые действуют в пределах отдельной организации, распространяются на ее работников при осуществлении ими должностных действий.

5) по целевому назначению (функциям):

– *регулятивные* (устанавливают права и обязанности участников правоотношений);

– *охранительные* (устанавливают отношения, связанные с юридической ответственностью и применением государственного принуждения);

– *коллизийные* (устанавливают порядок применения различных норм права равной силы, регулирующих по-разному один и тот же вопрос, т. е. устраняют возникающие противоречия между правовыми нормами).

6) по содержанию:

– *материальные*, устанавливающие права и обязанности субъектов права, т. е., что регулируется нормами права;

– *процессуальные*, устанавливающие правила реализации материальных норм, т. е., как реализуются нормы права.

7) по характеру действия:

– *прямого действия* (действуют непосредственно);

– *непрямого действия* (содержат указания о конкретизации правил поведения в иных документах).

8) по степени определенности:

– *бланкетные*, действие которых базируется на содержании отдельных правил;

– *отсылочные*, содержащие непосредственные указания на другие нормы права, как обязательное условие своего действия.

9) по субъекту-издателю:

– *конституционные* (установлены непосредственно в Конституции);

– *законодательные* (вводятся законом);

– *подзаконные* (вводятся подзаконным актом);

– *делегированные* (вводятся путем реализации полномочий, делегированных законом определенному издающему органу, либо утвержденными в установленном законом порядке уставом, положением об этом органе).

Кроме того, правовые нормы классифицируют и по отраслям права, территории действия и т. д.

1.6 Транспортная организация как юридическое лицо.

Правовое положение железнодорожных перевозчиков

Особенностью транспортных правоотношений является то, что один из субъектов этих отношений – транспортная организация или индивидуаль-

ный предприниматель, оказывающие транспортные услуги (выступающие в качестве перевозчика). При этом транспортной организацией признается юридическое лицо, имеющее на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления или ином законном основании транспортные средства и использующее их для оказания транспортных услуг.

В соответствии со статьей (далее – ст.) 44 Гражданского Кодекса Республики Беларусь (далее – ГК) [9] *юридическое лицо* – это организация, которая обладает обособленным имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде, получила в установленном порядке статус юридического лица. Исходя из данного определения можно выделить следующие признаки основные признаки юридического лица:

1) организационное единство, закрепленное в уставе соответствующего юридического лица, определяющем его структуру и деятельность как самостоятельного целостного образования. В состав организации как юридического лица могут входить различные предприятия и подразделения, подчиненные единому органу управления;

2) наличие обособленного имущества (на праве собственности, хозяйственного ведения или ином законном основании), которое является основой деятельности юридического лица как субъекта гражданского права;

3) обладание самостоятельными правами и обязанностями, т. е. выступление от своего имени при совершении сделок в процессе осуществления хозяйственной деятельности и иных действий, порождающих гражданские права и обязанности, а также при их защите в суде;

4) самостоятельная гражданско-правовая ответственность по своим обязательствам, т. е. юридическое лицо отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим или закрепленным за ним имуществом, на которое по закону может быть обращено взыскание, но не отвечает по обязательствам других юридических лиц, за исключением случаев, предусмотренных законодательными актами;

5) регистрация в качестве юридического лица, т. е. организация должна пройти в установленном порядке государственную регистрацию в качестве юридического лица или быть признана таковым законодательным актом [6].

В соответствии с ГК государственная регистрация юридического лица (с включением данных в Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, если иное не определено законодательством) осуществляется в порядке, установленном законодательными актами Республики Беларусь, за исключением государственных органов и государственных юридических лиц, положения о которых утверждены актами законодательства.

Юридическое лицо действует на основании своего устава, который утверждается собственником имущества (если иной порядок утверждения не установлен законодательством) или учредительного договора. В уставе юридического лица должны быть указаны его наименование, место нахож-

дения, цели деятельности, принадлежность имущества, порядок управления деятельностью юридического лица, иные сведения, предусмотренные ГК и законодательством о юридических лицах соответствующего вида.

На железнодорожном транспорте в соответствии с Законом Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) [10] *перевозчик* – это организация железнодорожного транспорта общего пользования (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель), осуществляющая деятельность по перевозкам пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа на основании договора перевозки. Законом определено также понятие *национальный (общесетевой) перевозчик* – перевозчик, осуществляющий деятельность по перевозкам пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования и обеспечивающий реализацию плана формирования поездов на всей инфраструктуре, в том числе по специальным и воинским железнодорожным перевозкам.

В ст. 22 Закона установлено, что национальными (общесетевыми) перевозчиками, которые и выполняют перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, в Республике Беларусь являются Белорусская железная дорога и осуществляющие такие перевозки организации, входящие в ее состав. Национальные (общесетевые) перевозчики в Республике Беларусь (Белорусская железная дорога и ее соответствующие организации) по своему правовому статусу являются юридическими лицами.

Кроме национальных (общесетевых) перевозчиков указанные перевозки могут осуществлять и иные перевозчики, не являющиеся юридическими лицами Республики Беларусь и ее гражданами, зарегистрированными в качестве индивидуальных предпринимателей, только на участках инфраструктуры, определяемых Белорусской железной дорогой, когда возможность доступа к услугам инфраструктуры предусмотрена международными договорами Республики Беларусь, и при условии заключения ими договора об оказании услуг инфраструктуры.

В соответствии с Уставом государственного объединения «Белорусская железная дорога» (далее – УБЖД), утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь, Белорусская железная дорога является юридическим лицом, имеющим самостоятельный баланс, счета в банках Республики Беларусь и других стран, необходимые реквизиты для осуществления своей деятельности, а также собственную символику. В УБЖД определяются цели, задачи, предмет деятельности, имущество, отчетность и контроль, органы управления Белорусской железной дороги. Так, в качестве предмета деятельности Белорусской железной дороги указаны перевозка пассажиров, грузов и багажа и осуществление других транспортных работ и услуг.

Согласно Закону (ст. 11) и УБЖД Белорусская железная дорога является коммерческой организацией. К таким организациям в соответствии со ст. 46 ГК относятся организации, имеющие в качестве основной цели своей деятельности получение прибыли и (или) распределяющие полученную прибыль между

участниками. Имущество Белорусской железной дороги (основные фонды и оборотные средства, а также иные ценности) является государственной (республиканской) собственностью и закреплено за ней на праве хозяйственного ведения (в этом случае пределы распоряжения имуществом определяются в зависимости от принадлежности его к движимому или недвижимому). Белорусская железная дорога самостоятельно планирует свою деятельность, распоряжается в установленном порядке прибылью, остающейся после уплаты налогов, сборов (пошлин) и иных обязательных платежей в бюджет.

Белорусская железная дорога подчиняется Министерству транспорта и коммуникаций. Руководство деятельностью Белорусской железной дороги осуществляется Начальником, он несет персональную ответственность за выполнение возложенных на Белорусскую железную дорогу задач и функций, устанавливает структуру, штатное расписание Белорусской железной дороги, а также утверждает положения о ее структурных подразделениях. Аппаратом управления Белорусской железной дороги является Управление Белорусской железной дороги, структура и численность работников которого определяются Начальником Белорусской железной дороги [11].

Белорусская железная дорога – объединение государственных юридических лиц. Она осуществляет общее руководство, управление и координацию деятельности, представление интересов входящих в ее состав организаций. Белорусская железная дорога имеет право принимать в соответствии с законодательством решения о создании, реорганизации и ликвидации входящих в ее состав организаций (к ним относятся организации железнодорожного транспорта общего пользования и иные организации). Имущество таких организаций также является государственной собственностью и закреплено за ними на праве хозяйственного ведения или оперативного управления (правомочия собственника по распоряжению переданным на праве оперативного управления имуществом значительно шире, чем на праве хозяйственного ведения, а объем распоряжения этим имуществом тем, кому оно передано, соответственно сужается). Юридические лица, входящие в состав Белорусской железной дороги, – отделения Белорусской железной дороги (транспортные республиканские унитарные предприятия), являющиеся перевозчиками, а также ряд других ее предприятий и учреждений. Все они несут обязанности и пользуются правами юридического лица, рассмотренными выше.

2 ИСТОЧНИКИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

2.1 Характеристика источников транспортного права

Предписания, содержащиеся в правовых нормах, должны быть представлены в определенной форме, доступной для восприятия. Они формулируются и доводятся до сведения заинтересованных лиц посредством нормативных правовых актов, которые являются основным источником права в Республике Беларусь. Для характеристики нормативных правовых актов используется специальный юридический термин – «источник права», рассматриваемый как способ (форма) закрепления и выражения правовых норм. В этом смысле *под источником права* понимается конкретный нормативный правовой акт, устанавливающий определенные правовые нормы.

В соответствии с Законом Республики Беларусь «О нормативных правовых актах» (далее – Закон о НПА) [12] *нормативный правовой акт* – официальный документ установленной формы, принятый (изданный) нормотворческим органом (должностным лицом) в пределах его компетенции или референдумом с соблюдением предусмотренной законодательством процедуры, который направлен на установление, изменение, официальное толкование, приостановление, возобновление, продление и прекращение действия норм права как общеобязательных правил поведения постоянного или временного характера, рассчитанных на индивидуально неопределенный круг лиц и неоднократное применение. Таким образом, упрощенно можно сказать, что если правовая норма устанавливает правило поведения, то нормативный правовой акт – это форма, в которой правило поведения выражается. Причем необходимо отметить, что нормативный правовой акт содержит, как правило, ряд правовых норм, а одна и та же правовая норма может быть выражена как в одном, так и в нескольких нормативных правовых актах (например, норма о размере возмещения перевозчиком ущерба, причиненного при перевозке груза или багажа).

Следует различать два тесно связанных друг с другом, но не тождественных понятия – «право» и «законодательство». Согласно Закону о НПА *законодательство* – это система нормативных правовых актов, характеризующаяся их внутренней согласованностью, иерархией и обеспечивающая правовое регулирование общественных отношений. Следовательно, если система рассматриваемых в единстве правовых норм (их совокупность) составляет право, то в широком смысле законодательство – совокупность нормативных правовых актов.

В соответствии с Законом о НПА законодательство в Республике Беларусь составляют следующие нормативные правовые акты:

- Конституция Республики Беларусь;
- решения, принятые республиканским референдумом;
- законы Республики Беларусь;
- декреты, указы Президента Республики Беларусь;
- постановления Совета Министров Республики Беларусь;
- постановления Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь; постановления Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь; нормативные правовые акты Верховного Суда Республики Беларусь, Генеральной прокуратуры, нормотворческих органов, подчиненных (подотчетных) Президенту Республики Беларусь;
- нормативные правовые акты министерств, иных республиканских органов государственного управления;
- решения, принятые местным референдумом, решения местных Советов депутатов, исполнительных и распорядительных органов;
- нормативные правовые акты иных нормотворческих органов (должностных лиц);
- технические нормативные правовые акты.

Необходимо отметить, что по порядку принятия и юридической силе нормативные правовые акты подразделяют на законодательные акты (Конституция Республики Беларусь, законы Республики Беларусь, декреты и указы Президента Республики Беларусь) и подзаконные акты.

Важнейшим видом нормативных правовых актов в Республике Беларусь являются Законы – нормативные правовые акты, закрепляющие принципы и нормы правового регулирования наиболее важных общественных отношений. Основным законом Республики Беларусь является Конституция Республики Беларусь, в которой в законодательном порядке закреплены основы государственного устройства страны, виды собственности на средства производства, определены основные права и обязанности граждан Республики Беларусь и др. Конституция Республики Беларусь имеет высшую юридическую силу по отношению ко всем иным нормативным правовым актам и представляет собой юридическую базу всего законодательства Республики Беларусь.

В Республике Беларусь законопроекты после принятия Палатой представителей и одобрения Советом Республики Национального собрания Республики Беларусь становятся законами, которые обретают юридическую силу после подписания их Президентом Республики Беларусь, если иное не установлено Конституцией Республики Беларусь. Законы могут приниматься в виде кодексов, которые представляют собой системообразующие нормативные правовые акты, обеспечивающие также наиболее полное правовое регулирование определенной сферы общественных отношений [12].

Законы, декреты и указы Президента Республики Беларусь имеют большую юридическую силу по отношению ко всем другим нормативным правовым актам (в том числе постановлениям Совета Министров Республики Беларусь), которые всегда носят подзаконный характер, т. е. принимаются (издаются) на основании и в строгом соответствии с ними. Нормативные правовые акты принимаются (издаются) нормотворческим органом (должностным лицом) в пределах его компетенции (т. е. предоставленных ему прав), установленной Конституцией Республики Беларусь и иными актами законодательства. При этом нормативный правовой акт, принятый (изданный) вышестоящим органом, является определяющим к нормативному правовому акту нижестоящего органа.

Нормативные правовые акты, за исключением содержащих государственные секреты, включаются в Национальный реестр правовых актов в порядке, установленном Законом о НПА и иными законодательными актами.

Систему нормативных правовых актов, содержащих правовые нормы, регулирующие транспортные отношения, называют *транспортным законодательством*, которое имеет определенные присущие ему характерные черты [7]:

- является одним из наиболее кодифицированных (кодификация представляет собой вид систематизации нормативных правовых актов, сопровождающейся переработкой установленного ими правового регулирования общественных отношений путем объединения нормативных правовых актов в единый) в белорусском законодательстве, так как на всех видах транспорта действуют транспортные законы, кодексы, уставы, регулирующие соответствующие отношения);

- отражает особенности договоров, заключаемых транспортными организациями (перевозчиками) с потребителями их услуг (ограниченная ответственность перевозчиков за нарушение договорных обязательств, обязательное предъявление к ним претензий, вытекающих из перевозок грузов, и т. д.);

- наличие большого количества императивных норм, что особенно характерно для действующего на железнодорожном транспорте законодательства (далее – железнодорожное транспортное законодательство);

- значительное влияние международных транспортных конвенций и соглашений.

Следует отметить, что в соответствии с Законом о НПА выделяют также ненормативные правовые акты и локальные акты. Ненормативный правовой акт отличается от нормативного тем, что он не содержит норм права, а устанавливает в целях применения действующих норм права обязательные предписания распорядительного и (или) организационного характера, в том числе в отношении индивидуально определенных лиц (изменяет или прекращает действие этих предписаний), и (или) рассчитан на однократное применение (распоряжения Премьер-министра Республики Беларусь, программы, страте-

гии, концепции, планы мероприятий или мер по осуществлению какой-либо деятельности и т. д.). Локальный акт представляет собой официальный документ, принятый (изданный) нормотворческим органом (должностным лицом), устанавливающий обязательные правила поведения для регулирования вопросов организации внутренней деятельности данного нормотворческого органа, а также подчиненных ему организаций.

2.2 Система транспортного законодательства.

Действие и применение норм транспортного права

Транспортное законодательство представляет собой совокупность законов и иных нормативных актов, содержащих нормы, регулирующие общественные отношения на транспорте. Система транспортного законодательства, имеющая горизонтальную и вертикальную структуры, представляет собой классификацию актов законодательства, основанную на различных критериях. Для горизонтальной структуры характерны горизонтальные связи между элементами системы транспортного законодательства, обычно производные от сферы законодательного регулирования. Основу такой структуры составляет система нормативных правовых актов, регулирующих вопросы, касающиеся всех видов транспорта, и отличающихся разнообразием по содержанию и форме. Вертикальная структура транспортного законодательства отражает вертикальные, иерархические связи между его элементами, отношения субординации, т. е. в ее основе лежит иерархическое построение его нормативных актов [7].

Транспортное законодательство основывается на Конституции Республики Беларусь, и его структуру можно представить следующим образом:

1) Гражданский кодекс Республики Беларусь (ГК), содержащий важнейшие положения, которые являются общими для всех видов транспорта, в том числе и железнодорожного. Особое значение для регулирования транспортных правоотношений имеют правовые нормы, установленные в главе 40 ГК «Перевозка», регламентирующие ответственность перевозчика за несохранность груза и багажа, понятие договора перевозки груза и пассажира, порядок предъявления претензий и исков и т. д.

Правоотношения, возникающие при перевозках в международном сообщении, регулируются международными договорами Республики Беларусь, международно-правовыми актами, составляющими право Евразийского экономического союза. В частности, в Республике Беларусь при перевозках грузов в прямом международном железнодорожном сообщении важнейшим международным договором является Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – СМГС) [13];

2) Законы Республики Беларусь и нормативные правовые акты Президента Республики Беларусь, регулирующие отношения в области транс-

портной деятельности. Следует отметить, что в настоящее время наряду с имеющим рамочный характер Законом Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» соответствующие отношения регулируются законами и кодексами, действующими на отдельных видах транспорта (Законы Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте», «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», «О магистральном трубопроводном транспорте», Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь, Воздушный кодекс Республики Беларусь);

3) постановления Совета Министров Республики Беларусь (высшего органа исполнительной власти), регулирующие отношения на транспорте. В частности, для регулирования отношений на железнодорожном транспорте важнейшее значение в указанной сфере имеет утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь Устав железнодорожного транспорта общего пользования (УЖТ), а также Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила перевозок пассажиров) [14];

4) нормативные правовые акты межотраслевых министерств и иных республиканских органов государственного управления, регулирующие соответствующую сферу транспортных отношений. Министерства и иные республиканские органы государственного управления имеют право принимать нормативные правовые акты в пределах установленной законодательством компетенции. Например, на железнодорожном транспорте тарифы на перевозку грузов по территории Республики Беларусь утверждены постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли [15];

5) нормативные правовые акты Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – Минтранс), регулирующие отношения на транспорте. К важнейшим из них на железнодорожном транспорте следует отнести утвержденные постановлениями Минтранса Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – ППГ) [16], содержащие конкретизирующие правовые нормы применительно к определенной сфере отношений;

6) решения местных Советов депутатов, исполнительных и распорядительных органов, регулирующие транспортные отношения и принятые в пределах установленной законодательством компетенции;

7) действующие на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь локальные акты Белорусской железной дороги, в том числе технические нормативные правовые акты в области технического нормирования и стандартизации.

Совокупность нормативных правовых актов, регулирующих отношения на отдельных видах транспорта, можно рассматривать в качестве подсистем транспортного законодательства. Соответственно *железнодорожное*

транспортное законодательство – система нормативных правовых актов, содержащих правовые нормы, регулирующие отношения на железнодорожном транспорте.

Правильное применение норм транспортного права требует знания пределов действия содержащих их нормативных правовых актов во времени, в пространстве и по кругу лиц.

Действие нормативного правового акта *во времени* начинается с момента вступления его в силу и заканчивается моментом утраты юридической силы, которые устанавливаются различными способами. В соответствии с Законом о НПА нормативный правовой акт действует бессрочно, если в его тексте не указано иное. При этом если в самом нормативном правовом акте не указан момент вступления его в силу, то он начинает действовать с момента, определенного законодательством для данного вида нормативных правовых актов. Например, решения, принятые республиканским референдумом, законы и декреты Президента Республики Беларусь вступают в силу через десять дней после их официального опубликования, если иной срок не установлен в этих актах.

В случае установления временного срока действия в нормативном правовом акте (его структурном элементе) определяется срок такого действия или событие, при наступлении которого нормативный правовой акт утрачивает силу, например, при вступлении в силу других нормативных правовых актов.

По общему правилу нормативный правовой акт не имеет обратной силы, т. е. его действие не распространяется на отношения, возникшие до вступления его в силу, за исключением случаев, когда он смягчает или отменяет ответственность граждан и юридических лиц. Однако нормативный правовой акт, иным образом улучшающий положение граждан и юридических лиц, может иметь обратную силу в случаях, предусмотренных законодательными актами, а также если в самом нормативном правовом акте или в акте о введении его в действие прямо предусматривается, что он распространяет свое действие и на отношения, возникшие до его вступления в силу [12].

Нормативный правовой акт (его структурный элемент), как правило, прекращает свое действие при истечении срока, на который был рассчитан временный акт (его структурный элемент), признании нормативного правового акта (его структурного элемента) утратившим силу или при отмене нормативного правового акта в предусмотренных законодательством случаях.

Действие нормативных правовых актов *в пространстве* характеризуется тем, что содержащиеся в них нормы распространяются на всех находящихся на территории Республики Беларусь субъектов или ограничиваются более узкими пространственными границами. Так, согласно ст. 67 Закона о НПА нормативные правовые акты имеют обязательную силу на всей территории Республики Беларусь, если их действие в пространстве не ограничено ими, а нормативные правовые акты местных Советов депутатов, исполнительных и распорядительных органов – на соответствующей территории.

В Республике Беларусь действие *по кругу лиц* нормативных правовых актов (за исключением установленных законодательством и международными договорами Республики Беларусь случаев) распространяется на граждан, юридические лица и иные организации Республики Беларусь, иностранные юридические лица и иные иностранные организации, на которые распространяется право Республики Беларусь, если иное не предусмотрено этими актами, международными договорами и иными международно-правовыми актами [12].

2.3 Структура и основные положения Закона РБ «О железнодорожном транспорте»

Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 6 января 1999 г. № 237–З, вступивший в силу с 1 июля 1999 г., устанавливает основы функционирования железнодорожного транспорта, за исключением технологического железнодорожного транспорта организаций, и является одним из наиболее важных нормативных правовых актов, регулирующих отношения на железнодорожном транспорте. В настоящее время он действует в редакции Законов Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» от 31.12.2014 г. № 227–З и от 17.07.2018 г. № 134–З.

По своей структуре Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) состоит из 7 глав, включающих 40 статей.

Глава 1. «Общие положения» (ст. 1–5) – указаны применяемые в Законе основные термины и их определения, сфера действия Закона, задачи железнодорожного транспорта в Республике Беларусь (своевременное и качественное обеспечение потребности юридических и физических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом, создание условий для развития экономики).

В соответствии с Законом железнодорожный транспорт (вид транспорта, обеспечивающий перевозки по железнодорожным путям) подразделяется в Республике Беларусь на следующие виды:

1) железнодорожный транспорт общего пользования – вид железнодорожного транспорта, предназначенный для обеспечения потребностей юридических и физических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора и оказания (выполнения) иных услуг (работ), связанных с такими перевозками;

2) железнодорожный транспорт необщего пользования – вид железнодорожного транспорта, предназначенный для обеспечения потребностей юридических и физических лиц в услугах (работах), оказываемых (выполняемых) в местах необщего пользования на договорных условиях или выполнения работ для собственных нужд этих лиц;

3) технологический железнодорожный транспорт организаций – вид железнодорожного транспорта, предназначенный для перемещения имущества по территориям организаций транспортными средствами железнодорожного транспорта, не выходящими на железнодорожные пути общего и необщего пользования, для собственных нужд этих организаций. Закон не регулирует отношения в области технологического железнодорожного транспорта организаций.

Правовое регулирование отношений в сфере железнодорожного транспорта осуществляется ГК, Законом Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности», Законом, нормативными правовыми актами Президента Республики Беларусь, иными актами законодательства, международными договорами Республики Беларусь и международными правовыми актами Евразийского экономического союза [10].

Глава 2. «Государственное регулирование в области железнодорожного транспорта» (ст. 6–9) – определены цели государственного регулирования в области железнодорожного транспорта, полномочия Президента Республики Беларусь, Совета Министров Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и других республиканских органов государственного управления, осуществляющих государственное регулирование в области железнодорожного транспорта.

Глава 3. «Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования. Экономические основы деятельности в области железнодорожного транспорта» (ст.10–16) – определено, что управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования осуществляется в соответствии с законодательством Белорусской железной дорогой. Она выполняет функции по управлению объектами государственной собственности железнодорожного транспорта общего пользования, причем инфраструктура (технологический комплекс, включающий в себя совокупность объектов инфраструктуры и предназначенный для обеспечения перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования) закреплена за Белорусской железной дорогой и (или) ее организациями на праве хозяйственного ведения.

Тарифы на услуги железнодорожного транспорта общего пользования устанавливаются в соответствии с законодательством и международными договорами Республики Беларусь (при перевозках в международном сообщении) с учетом необходимости возмещения экономически обоснованных затрат организаций железнодорожного транспорта общего пользования, связанных с оказанием таких услуг, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли.

В данной главе определен также порядок установления льгот на проезд железнодорожным транспортом общего пользования, финансирования строительства и передачи объектов инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования.

Глава 4. «Общие условия оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования» (ст. 17–25) – определены основные виды услуг железнодорожного транспорта общего пользования, к которым относятся:

- перевозки грузов и связанные с организацией и осуществлением таких перевозок услуги (работы);
- перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и связанные с такими перевозками услуги (работы);
- услуги инфраструктуры.

В качестве правовой основы оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования в Законе указаны заключаемые между организациями железнодорожного транспорта общего пользования и потребителями их услуг договоры (перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа; об оказании услуг инфраструктуры; об оказании иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования).

В рассматриваемой главе определены обязанности и права владельца инфраструктуры – организации железнодорожного транспорта общего пользования, определенной Законом, которой принадлежит инфраструктура на праве хозяйственного ведения. Услуги инфраструктуры оказываются операторами инфраструктуры (Белорусская железная дорога и (или) ее организации) перевозчикам и иным потребителям на основании договоров об оказании услуг инфраструктуры. Однако такой договор не заключается, если перевозчик – владелец или оператор инфраструктуры (ст. 24 Закона).

Перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа в Республике Беларусь осуществляются национальными (общесетевыми) перевозчиками, которыми являются Белорусская железная дорога и осуществляющие такие перевозки организации, входящие в ее состав, за исключением случаев, указанных в ст. 22 Закона. К основным обязанностям перевозчиков отнесены: соблюдение требований законодательства; наличие железнодорожных транспортных средств для выполнения перевозок на праве собственности или ином праве; выполнение требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и др.

В данной главе определены также виды железнодорожных сообщений, порядок организации перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа, основания для ответственности организаций железнодорожного транспорта общего пользования.

Глава 5. «Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Охрана грузов и объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования. Организация работы железнодорожного транспорта в чрезвычайных ситуациях» (ст. 26–32) – установлено, что безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта (определение данного термина приведено в ст. 1 Закона) общего пользования, безопасные условия перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа должны обеспечиваться организациями железнодорожного транспорта общего

пользования, а обязанность по содержанию железнодорожных путей необщего пользования в надлежащем состоянии, обеспечивающем данные требования, возлагается на владельцев этих путей.

Определены основные требования и порядок обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в частности к транспортным средствам, инфраструктуре и железнодорожным путям необщего пользования, зонам повышенной опасности, железнодорожным переездам и пешеходным переходам, установлена ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, определен порядок осуществления охраны грузов и объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования, а также организации работы железнодорожного транспорта в чрезвычайных ситуациях.

Глава 6. «Особенности регулирования трудовых отношений в организациях железнодорожного транспорта общего пользования» (ст. 33–35) – определены основные требования к работникам организаций железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе непосредственно обеспечивающим перевозочный процесс, установление порядка проведения технического обучения и аттестации работников, а также к работникам других организаций, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой, выполнением строительных работ на железнодорожных путях общего пользования.

В данной главе рассмотрены также особенности правового регулирования рабочего времени и времени отдыха, дисциплинарной ответственности работников организаций железнодорожного транспорта общего пользования.

Глава 7. «Иные вопросы организации деятельности в области железнодорожного транспорта» (ст. 36–40) – определены цели установления охранных зон в соответствии с законодательством, осуществления железнодорожного электроснабжения, порядок прекращения эксплуатации объектов инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования. Указаны язык служебного делопроизводства, порядок установления периодичности учета и отчетности работы на железнодорожном транспорте.

2.4 Структура и основные положения

Устава железнодорожного транспорта общего пользования

Одним из важнейших источников транспортного права в Республике Беларусь, регулирующих отношения на железнодорожном транспорте, является действующий с 1 января 2000 г. Устав железнодорожного транспорта общего пользования (УЖТ). Указанный нормативный правовой акт разработан в соответствии с Законом и утвержден постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196. В дальнейшем в него вносились изменения и дополнения соответствующими постановлениями Совета

Министров Республики Беларусь и в настоящее время он действует в редакции постановления от 10 июля 2015 г. № 586 и ряда последующих.

Рассматриваемый нормативный правовой акт регулирует отношения, возникающие между Белорусской железной дорогой, входящими в ее состав организациями-перевозчиками, иными перевозчиками (имеющими доступ к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования согласно международным договорам Республики Беларусь), грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), пассажирами, владельцами инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, иными физическими и юридическими лицами при пользовании ими услугами железнодорожного транспорта общего пользования. Он определяет также порядок организации перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, основные правила эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования и отношения перевозчиков с организациями других видов транспорта [2].

По своей структуре УЖТ состоит из 6 глав, включающих 145 пунктов, содержащих ряд специальных правовых норм, и является нормативной правовой основой организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом в Республике Беларусь.

В главе 1 «Общие положения», включающей пп. 1–18:

– определены функции железнодорожного транспорта общего пользования в Республике Беларусь (обеспечение потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования и др.);

– приведены определения основных используемых в УЖТ терминов;

– регламентируется действие УЖТ, порядок правового регулирования отдельных видов перевозок, утверждения ряда нормативных правовых актов, регулирующих железнодорожные перевозки (Правила доступа к услугам инфраструктуры, Правила перевозок грузов и др.);

– указаны основные требования к железнодорожным станциям, локомотивам, вагонам и контейнерам, предназначенным для перевозок, к пассажирским и грузовым железнодорожным терминалам, к работникам организаций железнодорожного транспорта, непосредственно обеспечивающим перевозочный процесс, и работникам других организаций.

В главе 2 «Перевозки грузов» (пп. 19–64):

– указаны случаи, когда перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов;

– регламентируется порядок организации перевозок грузов, оформления перевозки транспортной железнодорожной накладной, подготовки грузоотправителем грузов к перевозке, выполнения грузовых операций;

– установлены требования к подаваемым под погрузку вагонам и контейнерам перевозчика, очистке и промывке вагонов, контейнеров после выгрузки;

– определены порядок приема грузов перевозчиками от грузоотправителей и выдачи их грузополучателям, исчисления срока доставки груза и организации его хранения, основные положения о порядке расчетов за перевозки грузов, другие важнейшие положения, связанные с организацией и осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Так, в УЖТ регламентирован порядок восполнения недогрузов, определения массы грузов в пункте отправления, объявления их ценности, пломбирования вагонов и контейнеров, осуществления переадресовки грузов, уведомления грузополучателя о прибытии груза в его адрес, проверки массы, количества мест и состояния груза в пункте назначения при выдаче перевозчиком, внесения платы за пользование вагонами, контейнерами, реализации грузов перевозчиком.

В главе 3 «Железнодорожные пути необщего пользования», включающей пп. 65–81:

– указана возможная принадлежность железнодорожных путей необщего пользования;

– установлен порядок строительства и ввода в постоянную эксплуатацию этих путей, организации осмотра на предмет соблюдения требований по содержанию в состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

– приведены требования к их сооружениям, устройствам и путевому развитию;

– определен порядок регулирования отношений перевозчиков с владельцами железнодорожных путей необщего пользования, не принадлежащих владельцам инфраструктуры, с грузоотправителями и грузополучателями, включая контрагентов, в том числе их ответственности перед перевозчиком за использование и повреждение вагонов, контейнеров перевозчика;

– регламентирован порядок учета времени нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, заключения соответствующих договоров, связанных с эксплуатацией этих путей, и изменения условий таких договоров.

В частности, УЖТ предусмотрено, что регулирование взаимоотношений перевозчика и владельца железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправителя, грузополучателя осуществляется на основании договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу и уборку вагонов в зависимости от принадлежности пути необщего пользования.

В главе 4 «Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта» (пп. 82–84):

– указаны нормативные акты, в соответствии с которыми выполняются перевозки в прямом смешанном сообщении;

– определено, что перевозки в прямом смешанном сообщении осуществляются по единому перевозочному документу, составляемому на весь путь следования.

В главе 5 «Организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа», включающей пп. 85–108:

– указана классификация поездов в зависимости от вида сообщения, скорости движения, условий проезда и предоставляемых услуг;

– определены виды и основное содержание договоров, заключаемых при организации и осуществлении перевозок пассажиров, основные обязанности перевозчиков и владельцев инфраструктуры в сфере перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа;

– установлены требования к пассажирским вагонам, вокзалам и другим сооружениям, предназначенным для обслуживания пассажиров, в том числе к информационному обеспечению перевозок на вокзалах, порядок продажи проездных документов (билетов);

– регламентированы основные положения по приему, перевозке и выдаче багажа и грузобагажа, в том числе перемещаемого через таможенную границу Евразийского экономического союза в Республике Беларусь, а также организации перевозки почты железнодорожным транспортом общего пользования.

В главе 6 «Ответственность перевозчиков, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и пассажиров. Акты, претензии и иски» (пп. 109–145):

– установлены основания и размеры ответственности перевозчиков, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и пассажиров по перевозкам за нарушение обязанностей, установленных законодательством и соглашениями сторон, в том числе за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, несохранность груза, багажа и грузобагажа, самовольное использование вагонов, контейнеров перевозчика, их повреждение и утрату и др.;

– указаны условия освобождения от ответственности за нарушение обязанностей, установленных законодательством и соглашениями сторон;

– определены обстоятельства составления коммерческих актов;

– регламентированы порядок и сроки предъявления к перевозчику претензий и их рассмотрения, подачи исков, вытекающих из перевозок железнодорожным транспортом, в суды.

В соответствии с УЖТ соглашения перевозчика с грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями) грузов, багажа и грузобагажа об ограничении или устранении установленной законодательством ответственности являются недействительными, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений предусмотрена УЖТ и другими актами законодательства.

Необходимо отметить, что УЖТ содержит только основные правовые нормы, регламентирующие отношения на железнодорожном транспорте, и не может в полной мере учесть конкретные условия и особенности перевозок. Поэтому в развитие УЖТ разработаны и утверждены в установленном порядке ППГ, Правила перевозок пассажиров и другие нормативные правовые акты, которые являются обязательными как для перевозчиков, так и для пользующихся услугами железнодорожного транспорта лиц [17].

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).

2.5 Структура и основные положения Закона РБ «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»

Закон Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» от 14 августа 2007 г. № 278–З (далее – Закон об АТ) вступил в силу с 1 июля 2008 г. и действует в настоящее время с учетом последующих изменений и дополнений. Рассматриваемый Закон об АТ определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности на автомобильном транспорте в Республике Беларусь в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в автомобильных перевозках и связанных с ними услугах. По своей структуре он состоит из 8 глав, включающих 62 статьи.

Глава 1. «Общие положения» (ст. 1–4) – содержит определения основных терминов, применяемых в Законе об АТ, определяет сферу его действия, виды автомобильных перевозок. Так, автомобильные перевозки в соответствии с Законом об АТ подразделяются на внутриреспубликанские (включают городские, пригородные, междугородные внутриобластные и междугородные межобластные) и международные автомобильные перевозки.

Отношения в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок регулируются ГК, Законом Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности», Законом об АТ, нормативными правовыми актами Президента Республики Беларусь, иными актами законодательства, международными договорами Республики Беларусь и международными правовыми актами Евразийского экономического союза [18].

Глава 2. «Государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок» (ст. 5–13) – устанавливает содержание государственного регулирования и управления в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок, организацию контроля за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности при организации и выполнении автомобильных перевозок, а также за выполнением лицензиатами законодательства о лицензировании, лицензионных требований и условий.

В данной главе определены полномочия Президента Республики Беларусь, Совета Министров Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций, местных исполнительных и распорядительных органов, осуществляющих государственное регулирование и управление в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок, а также организация их взаимодействия.

Глава 3. «Общие условия организации и выполнения автомобильных перевозок» (ст. 14–19) – определяет содержание Правил автомобильных перевозок пассажиров и Правил автомобильных перевозок грузов, необходимость назначения автомобильным перевозчиком лица, ответственного за организацию и выполнение автомобильных перевозок, устанавливает требования к нему, особенности выполнения международных автомобильных перевозок, а также ограничения при выполнении автомобильных перевозок. Законом об АТ определено, что автомобильные перевозки транспортом общего пользования выполняются на условиях публичного договора, и автомобильные перевозчики, выполняющие такие перевозки, обязаны обеспечить общедоступность информации об условиях осуществления перевозок, в том числе о применяемых тарифах.

Глава 4. «Автомобильные перевозки пассажиров» (ст. 20–36) – определяет:

- порядок организации и выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном и в нерегулярном сообщении;
- порядок организации и выполнения автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, включая обязанности диспетчера такси;
- права и обязанности пассажира и автомобильного перевозчика по договору автомобильной перевозки пассажира;
- основания для отказа автомобильного перевозчика от такой перевозки;
- транспортные документы при выполнении автомобильной перевозки пассажиров в регулярном и в нерегулярном сообщении;
- порядок определения маршрута автомобильной перевозки пассажиров и др.

В данной главе приведена также характеристика договоров, заключаемых при организации и осуществлении автомобильных перевозок пассажиров: договор автомобильной перевозки пассажира; договор фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров; договор об организации автомо-

бильных перевозок пассажиров; договор об оказании услуг по организации автомобильных перевозок пассажиров; договор об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров.

Глава 5. «Автомобильные перевозки грузов» (ст. 37–49) – определяет:

– виды договоров, заключаемых при организации и осуществлении автомобильных перевозок грузов (договор автомобильной перевозки груза; договор фрахтования для автомобильной перевозки грузов; договор об организации автомобильных перевозок грузов);

– необходимые транспортные документы при выполнении автомобильных перевозок грузов и грузосопроводительные документы, а также обязанности по их оформлению;

– основные права и обязанности сторон (автомобильного перевозчика и грузоотправителя) по подаче транспортного средства под загрузку, подготовке, предъявлению к автомобильной перевозке груза и его приему автомобильным перевозчиком, а также порядок выдачи грузополучателю в пункте назначения и его отказа от получения груза;

– порядок установления сроков погрузки, доставки и выгрузки груза, а также маршрута его автомобильной перевозки;

– порядок выполнения автомобильных перевозок грузов физических лиц и др. [18].

Глава 6. «Гражданско-правовая ответственность за нарушение договорных обязательств по автомобильной перевозке» (ст. 50–56) – устанавливает основания и размер гражданско-правовой ответственности автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной перевозки за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договоров, заключаемых при организации и осуществлении автомобильных перевозок.

В частности, определяется ответственность автомобильного перевозчика за: неподачу транспортного средства; несохранность груза или багажа; задержку отправления транспортного средства либо опоздание его прибытия в пункт назначения при автомобильной перевозке пассажиров; причинение вреда жизни или здоровью пассажира. В данной главе предусмотрена и гражданско-правовая ответственность заказчика автомобильной перевозки за неиспользование поданных транспортных средств, а также грузоотправителя, грузополучателя, заказчика автомобильной перевозки и экспедитора за убытки, причиненные автомобильному перевозчику или третьим лицам.

Глава 7. «Претензии и иски, предъявляемые при автомобильных перевозках» (ст. 57–58) – устанавливает порядок предъявления претензий и исков, вытекающих из обязательств по автомобильной перевозке, сроки исковой давности по рассматриваемым требованиям. Так, в Законе определено, что до предъявления к автомобильному перевозчику иска, вытекающего из

обязательств по автомобильной перевозке груза, обязательно предъявление ему соответствующей претензии в порядке и сроки, предусмотренные Правилами автомобильных перевозок грузов.

Глава 8. «Заключительные положения» (ст. 59–62) – определяет порядок вступления в силу Закона об АТ, меры по реализации его положений, а также вносимые в связи с его принятием изменения и дополнения в ГК.

2.6 Международные соглашения о перевозках грузов, их правовое значение

Международные перевозки грузов регулируются в рамках соответствующих международных договоров (соглашений, конвенций), нормы которых и подлежат обязательному применению при этих перевозках на территории государства – участника указанных договоров. Национальное законодательство Республики Беларусь применяется к перевозкам грузов в международном сообщении в тех случаях, когда оно не противоречит положениям международных соглашений, конвенций в области транспортной деятельности. Например, в ст. 5 Закона определено, что если международным договором Республики Беларусь установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены данным Законом, то применяются правила международного договора.

Необходимо отметить, что транспортные конвенции и соглашения, которые могут быть как многосторонними, так и двусторонними, в основном регулируют отношения при международных перевозках только на определенных видах транспорта, однако имеются и действующие на всех или нескольких видах транспорта.

Железнодорожный транспорт. Международные железнодорожные перевозки в Европе регулируются в настоящее время двумя основными соглашениями:

– *Бернские конвенции о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров*, участниками которых является большинство стран Европы, а также некоторые страны Азии и Северной Африки. При осуществлении железнодорожных перевозок в настоящее время действует Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. с последующими изменениями, которой пересмотрены Бернские конвенции. В частности, перевозки грузов регулируются одним из приложений КОТИФ (Приложение В – *Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ)*), которое и содержит основные условия международных железнодорожных перевозок грузов по территории государств – участников КОТИФ;

– *Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)*, участником которого является и Республика Беларусь. Перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении между странами –

участниками СМГС осуществляются согласно положениям данного Соглашения. В целях детализации некоторых положений СМГС заключено и действует *Соглашение между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (ОП СМГС)*.

Все другие международные соглашения в области железнодорожного транспорта условно можно разделить следующим образом [19]:

– пограничные соглашения, в основном межправительственного характера, которые определяют порядок работы пограничных железнодорожных станций двух соседних государств;

– соглашения о взаимном использовании железнодорожными вагонами, другими перевозочными средствами и приспособлениями;

– соглашения о взаимных расчетах между железнодорожными администрациями за выполненные перевозки и оказанные услуги;

– служебные инструкции, которыми определяются условия и порядок выполнения работниками железнодорожного транспорта операций, связанных с перевозками грузов в международном сообщении.

Автомобильный транспорт. Среди важнейших международных договоров, регулирующих перевозки автомобильным транспортом, участником которых является и Республика Беларусь, следует указать следующие:

– *Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах*, в соответствии с которыми в международную практику введена единообразная система дорожных знаков и сигналов, а государства-участники должны обеспечивать на своей территории соответствие правил дорожного движения положениям данной Конвенции;

– *Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)*, которая применяется к автомобильным перевозкам грузов между государствами, из которых хотя бы одно является участником данной Конвенции. Она регламентирует вопросы, связанные с международными перевозками грузов автомобильным транспортом по территории стран-участниц, обеспечивает унификацию регулирования основных вопросов договорных отношений по перевозкам грузов автомобильным транспортом, определяет порядок оформления перевозок, права, обязанности и ответственность автомобильного перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя;

– *Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок*, которые регулируют перевозки автомобильным транспортом грузов, требующих специфических мер предосторожности и условий перевозок;

– *Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением Книжки МДП (Конвенция МДП или TIR)*, в соответствии с которой международные автомобильные перевозки грузов выполняются с использованием Книжки МДП на транспортные средства и погруженные на них контейнеры от таможен места отправления одной страны до таможен места назначения другой без перегрузки в пути следования, даже если эти транспортные средства на какой-либо части пути сами перевозятся другими видами транспорта. Таким образом, Конвенция МДП предусматривает возможность при использовании Книжки МДП выполнения перевозок грузов в автомобилях и контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможен страны отправления до таможен страны назначения, как правило, без таможенного досмотра на границах государств по маршруту перевозки;

– *«Зеленая карта»*, представляющая собой соглашение страховщиков ряда стран о взаимном признании страхового покрытия гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств и об оказании взаимной помощи по урегулированию убытков, возникающих в международном автотранспортном сообщении, а также сертификат, подтверждающий наличие у выезжающего за рубеж владельца автотранспортного средства страхования гражданской ответственности перед третьими лицами.

Необходимо отметить, что перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении осуществляются также на основе двусторонних соглашений между странами о международном автомобильном сообщении. При этом автомобильные перевозки грузов между странами или транзитом по их территории осуществляются на основе разрешительной системы, т. е. разрешений, выдаваемых компетентными органами договаривающихся стран.

Воздушный транспорт. Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров или разрешений соответствующих государств, выдаваемых в установленном порядке. К числу важнейших международных договоров, регламентирующих воздушные перевозки можно отнести следующие:

– *Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция)*, регламентирующая: порядок выполнения полетов и процедуру регистрации воздушных судов; функционирование аэропортов, наземных, аэронавигационных средств и служб; порядок урегулирования споров; задачи и основные принципы деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) [19];

– *Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция)*, устанавливающая права, обязанности и ответственность участников договора международной перевозки воздушным транспортом, определяющая порядок приема и выдачи груза в пункте назначения, основные требования к перевозочным документам;

– *Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция)*, направленная на установление

единообразия правил, касающихся международных перевозок пассажиров, грузов и багажа воздушным транспортом, и содержащая ряд важных изменений основных положений Варшавской конвенции;

– *Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору (Гвадалахарская конвенция)*, регулирующая чартерные авиационные перевозки.

Морской транспорт. Транспортными конвенциями регламентированы в основном следующие сферы морских перевозок [19]:

- развитие торгового судоходства;
- безопасность мореплавания;
- имущественная ответственность морского перевозчика (судовладельца) за причиненный ущерб.

Отношения, возникающие при перевозках грузов в международном сообщении морским транспортом, регулируются целым рядом международных договоров, к важнейшим из которых можно отнести следующие:

– *Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила)*, устанавливающая перечень реквизитов, который должен включаться в коносамент как транспортный документ, права, обязанности и ответственность сторон по договору перевозки грузов морским транспортом;

– *Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила)*, устанавливающая права и обязанности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей по договору перевозки грузов морским транспортом и существенно изменившая Гаагские правила;

– *Международная конвенция по охране человеческой жизни на море*, являющаяся наиболее важным из всех международных соглашений по безопасности торговых судов и устанавливающая минимальные стандарты, отвечающие требованиям по безопасности при постройке, оборудовании и эксплуатации морских судов;

– *Международный кодекс морской перевозки опасных грузов*;

– *Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов*;

– *Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ*.

Кроме того, странами заключено значительное количество двусторонних соглашений о сотрудничестве в области морского транспорта и морского торгового судоходства.

3 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОГЛАСОВАНИЯ И ВЫПОЛНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТРАНСПОРТЕ

3.1 Порядок согласования объемов перевозок грузов

Перевозка грузов организуется на договорных началах, а правовой основой для заключения договоров перевозки грузов служат согласованные сторонами объемы таких перевозок, которые и являются основополагающими для организации транспортного процесса.

Организация перевозок грузов железнодорожным транспортом осуществляется *на основе месячных и дополнительных заявок*, представляемых по определенной форме (в настоящее время ГУ-12) согласно Правилам приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила приема заявок) грузоотправителями или их вышестоящими организациями. С учетом указанных заявок перевозчики определяют потребность в железнодорожном подвижном составе, а принятая заявка служит основанием возникновения обязательства перевозчика по подаче под погрузку вагонов, контейнеров и грузоотправителя – по их использованию (загрузке).

В УЖТ и Правилах приема заявок определено, что для транспортировки грузов, которые в соответствии с ППГ не перевозятся в универсальных вагонах, контейнерах, грузоотправители должны располагать специализированными перевозочными средствами (вагонами, контейнерами) грузоотправителей, грузополучателей, в том числе предоставляемыми операторами. Перевозчики могут предоставлять под погрузку грузоотправителям специализированные вагоны перевозчика при их наличии и имеющейся технической возможности.

Грузоотправителями должна предоставляться *отдельная заявка на перевозку грузов* по видам сообщений:

- во внутривнутриреспубликанском сообщении;
- в международном сообщении в страны СНГ, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Эстонскую Республику (далее – страны Балтии) и Грузию (за исключением перевозок через порты);
- в международном сообщении через порты стран СНГ, Балтии и Грузии (далее – через порты);
- в международном железнодорожном сообщении через сухопутные пограничные переходы в другие страны, за исключением стран СНГ, Балтии и Грузии (далее – третьи страны).

При этом отдельная заявка на перевозку грузов подается по: каждой железнодорожной станции отправления; каждой номенклатурной группе грузов; признакам отправки (в вагонах, в том числе массовых грузов маршрутными отправлениями; в контейнерах; мелкими отправлениями); каждому грузополучателю в международном сообщении; принадлежности железнодорожного подвижного состава (перевозчика или грузоотправителя, грузополучателя); каждому экспедитору по транзитной железной дороге при перевозке грузов в международном сообщении.

Заявки заполняются машинописным, в том числе компьютерным, способом, без помарок. За достоверность внесенных в заявку сведений ответственность несет грузоотправитель. Порядок заполнения соответствующих граф заявки формы ГУ-12 подробно указан в Правилах приема заявок, причем предъявляя заявку грузоотправитель должен указать свой исходящий номер, дату ее подачи и вид заявки (месячная, дополнительная или изменение заявки, при этом в последнем случае в свободной строке указывается номер первоначальной заявки).

Заявка на перевозку грузов представляется грузоотправителем перевозчику в электронном виде (в форме электронного документа) в порядке, установленном договором об электронном обмене документами между ними, и подписывается уполномоченным представителем грузоотправителя электронной цифровой подписью (далее – ЭЦП). Правилами приема заявок установлено, что в случае невозможности представления заявки в электронном виде по соглашению сторон она может быть представлена в бумажном виде (нарочным, по почте), а также посредством электронной связи, по факсу, телетайпу с последующим представлением оригинала заявки. В бумажном виде подписанные грузоотправителем месячные заявки представляются в двух, а дополнительные – в одном экземпляре. Следует отметить, что за обработку заявки на перевозку грузов, поданной грузоотправителем в бумажном виде, взимается плата в соответствии с постановлением Министерства антимонопольного развития и торговли [15].

Месячные заявки на перевозки грузов в зависимости от вида сообщения должны быть представлены грузоотправителями перевозчику для рассмотрения в следующие сроки:

– во внутриреспубликанском сообщении и в международном сообщении в страны СНГ и Балтии, Грузию (за исключением перевозок через порты) – не позднее чем за 12 дней до начала планируемого месяца, не считая дня подачи заявки;

– в международном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – не позднее чем за 15 дней до начала планируемого месяца, не считая дня подачи заявки.

Дополнительные заявки должны быть представлены грузоотправителями перевозчику на железнодорожную станцию отправления не позднее чем за 10 дней до начала перевозки.

Указанные выше сроки представления заявок могут быть сокращены перевозчиком по просьбам грузоотправителей при необходимости срочной перевозки грузов при наличии соответствующей возможности.

Датой представления заявки является дата ее получения. При получении заявки в ней проставляется дата в соответствующей строке или накладывается календарный штампель.

Согласно Правилам приема заявок представленные грузоотправителями *месячные заявки* на перевозку грузов перевозчик, в том числе Белорусская железная дорога в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками, обязан рассмотреть в зависимости от вида сообщения в следующие сроки:

- во внутриреспубликанском сообщении и в международном сообщении в страны СНГ и Балтии, Грузию (за исключением перевозок через порты) – в течение 7 рабочих дней;

- в международном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны – в течение 11 рабочих дней.

Дополнительные заявки на перевозку грузов должны быть рассмотрены в следующие сроки:

- во внутриреспубликанском сообщении перевозчиком – в течение 3 рабочих дней;

- в международном сообщении в страны СНГ и Балтии, Грузию (за исключением перевозок через порты) перевозчиком и Белорусской железной дорогой в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками – в течение 5 рабочих дней;

- в международном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны перевозчиком и Белорусской железной дорогой в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками – в течение 8 рабочих дней.

Особый срок установлен для рассмотрения заявки на перевозку домашних вещей, которая представляется грузоотправителем непосредственно перевозчику на железнодорожную станцию отправления, – в течение 2 дней.

Срок рассмотрения заявки на перевозку грузов исчисляется начиная с даты, следующей за датой ее поступления. Заявки, оформленные с нарушением требований Правил приема заявок, возвращаются грузоотправителю без рассмотрения.

Необходимо отметить, что согласно п. 25 УЖТ предоставление вагонов, контейнеров перевозчика под погрузку по дополнительным заявкам осуществляется за плату в соответствии с [15]. По ходатайствам грузоотправителей перевозчик имеет право при наличии достаточного количества вагонов, контейнеров перевозчика осуществлять их выделение под погрузку по дополнительным заявкам без взимания платы за их предоставление.

В соответствии с Правилами приема заявок перевозчик как организация железнодорожного транспорта общего пользования не имеет права отказать в приеме заявки на перевозку грузов при наличии возможности для их транспортирования. При этом в п. 19 УЖТ указаны случаи, когда *перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов:*

- прекращение или ограничение погрузки и перевозки грузов по маршруту следования груза в соответствии с п. 38 УЖТ;
- несоответствие сведений, указанных в заявке на перевозку грузов, ППГ;
- указанная в заявке железнодорожная станция отправления или назначения не открыта для перевозки груза;
- отсутствие у перевозчика соответствующего типа вагонов, контейнеров перевозчика или их недостаточное количество для выполнения заявки на перевозку грузов и т. д.

О результатах рассмотрения заявки перевозчик обязан уведомить грузоотправителя не позднее чем за 3 дня до заявленного срока перевозки, причем при согласовании заявки в полном объеме такое уведомление может осуществляться через подразделение перевозчика на станции отправления.

При отказе или частичном согласовании заявки грузоотправителю должно быть направлено обоснование причины принятия такого решения. При этом согласно Правилам приема заявок под частичным согласованием понимается согласие перевозчика, а при перевозке в международном сообщении – перевозчиков других государств на выполнение заявки при условии ее частичного обоснованного изменения по объемам перевозимых грузов, по видам подвижного железнодорожного состава, по направлениям перевозки или другим параметрам, указанным в заявке [16].

Следует отметить, что на автомобильном транспорте при наличии договора об организации автомобильных перевозок грузов заказчик перевозки (грузоотправитель, грузополучатель, экспедитор) должен представить перевозчику заявку на автомобильную перевозку груза по форме, установленной приложением к такому договору. По согласованию сторон указанная заявка, являющаяся способом уточнения условий данного договора, может быть на один день, неделю, декаду, месяц или иной срок, предусмотренный этим договором.

При необходимости выполнения разовых автомобильных перевозок грузов заказчик обязан представить автомобильному перевозчику в соответствии с Правилами автомобильных перевозок грузов (далее – ПАПГ) разовый заказ на автомобильную перевозку груза по примерной форме, приведенной в приложении 3 к ПАПГ. Заявка или разовый заказ на автомобильную перевозку груза должны быть представлены заказчиком автомобильному перевозчику не позднее чем за 48 часов до планируемого начала автомобильной перевозки [20].

3.2 Правовые нормы, регулирующие порядок уточнения и изменения согласованных объемов перевозок грузов, восполнения недогруза

На основании месячных заявок грузоотправителей и прогнозных показателей погрузки по дополнительным заявкам Белорусской железной дорогой формируются и устанавливаются национальным (общесетевым) перевозчи-

кам (отделениям дороги) месячные планы погрузки грузов, а отделения дороги на их основе определяют месячные планы погрузки для каждой железнодорожной станции.

Грузоотправитель (его вышестоящая организация) для конкретизации данных принятых заявок на перевозку грузов и уточнения размеров погрузки по дням, родам (наименованиям) груза, а при перевозке в международном сообщении – и по железным дорогам назначения, должен не менее чем за 3 дня до начала выполнения заявки представить перевозчику на железнодорожную станцию график подачи вагонов, контейнеров (далее – график) на декаду (по нефти и нефтепродуктам – на половину месяца) по форме ГУ-11 (приложение 3 к Правилам приема заявок). По просьбам грузоотправителей перевозчик при наличии возможности может устанавливать предоставление графика в сокращенные сроки и на иные периоды. Так, при сумме месячных заявок по одной номенклатуре грузов до 30 вагонов, контейнеров включительно данные о необходимом количестве подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров могут уточняться за 3 дня до начала месяца погрузки в целом за месяц [16].

Перевозчик совместно с грузоотправителем в соответствии с графиком, который может быть оформлен и представлен перевозчику на железнодорожной станции и в виде электронного документа, подписанного ЭЦП уполномоченного представителя грузоотправителя (при наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем), уточняет количество необходимых для подачи вагонов, контейнеров. При этом должны обеспечиваться выполнение месячных планов погрузки, ее равномерность и ритмичность в течение месяца, укрупнение перевозок и выполнение заданий по перевозкам грузов отправительскими маршрутами.

При перевозке грузов в международном сообщении через порты и сухопутные пограничные переходы в третьи страны перевозчиком, в том числе Белорусской железной дорогой в отношении перевозок национальными (общесетевыми) перевозчиками, на основании соответствующего уведомления перевозчиков других государств согласованная заявка может отменяться или в нее могут вноситься изменения с информированием об этом грузоотправителя.

В согласованную заявку на перевозку грузов в соответствии с п. 26 УЖТ и Правилами приема заявок изменения могут быть внесены перевозчиком и на основании письменного обращения грузоотправителя. При этом по ходатайствам грузоотправителей за плату перевозчик может разрешить:

- внутристанционные (в пределах одного тарифного пункта) перевозки грузов в вагонах перевозчика. Такие перевозки являются нерациональными, но в отдельных случаях (большая протяженность территории станции, особенности примыкания железнодорожных путей необщего пользования и др.) при наличии технических и технологических возможностей осуществление этих перевозок разрешается;

- изменение предусмотренной заявкой железнодорожной станции отправления груза;

– замену предусмотренного заявкой одного рода вагонов перевозчика другим, если перевозка данного груза в этом роде вагонов допускается ППГ. При этом не только один вид открытого подвижного состава может заменяться другим (например, полувагоны платформами или наоборот), но и крытый подвижной состав открытым. Основным требованием в подобных случаях является возможность перевозки заявленного груза в планируемом под погрузку роде вагонов согласно ППГ с целью обеспечения сохранности перевозимого груза;

– замену предусмотренного заявкой одного рода груза другим при изменении группы номенклатуры грузов;

– изменение железнодорожной станции назначения груза, указанной в принятой заявке, при изменении железной дороги назначения.

Предоставление под погрузку по инициативе грузоотправителя вагонов перевозчика взамен предусмотренных согласованной заявкой вагонов грузоотправителей, грузополучателей производится на основании дополнительной заявки за соответствующую плату [16].

Необходимо отметить, что согласно Правилам приема заявок с грузоотправителя не взимается плата за следующие изменения согласованных заявок по его инициативе:

– изменение железнодорожной станции назначения при перевозке груза во внутрисубъектском сообщении, а также в международном сообщении, если не изменяется железная дорога назначения;

– замена вагонов перевозчика вагонами грузоотправителей, грузополучателей.

В свою очередь, в соответствии с п. 15 Правил приема заявок перевозчик имеет право заменять предусмотренный заявкой один род вагонов перевозчика другим, если перевозка соответствующего груза в нем разрешена ППГ. При этом плата в случае такого изменения с грузоотправителя не взимается и о замене грузоотправитель должен быть предупрежден перевозчиком не менее чем за 12 часов до момента подачи вагонов под погрузку.

Следует отметить, что на автомобильном транспорте в случае необходимости изменений или дополнений согласованных заявки либо разового заказа на автомобильную перевозку грузов заказчик такой перевозки или автомобильный перевозчик обязан уведомить об этом другую сторону договора об автомобильной перевозке груза до 11 часов дня, предшествующего дню автомобильной перевозки.

При неподаче вагонов, контейнеров перевозчика по его вине для выполнения заявки на перевозку грузов он должен в соответствии с п. 23 УЖТ дополнительно выделить в течение следующего месяца необходимое их количество по требованию грузоотправителя для *восполнения недогруза* вне зависимости от основной заявки. Для восполнения такого недогруза перевозчик на железнодорожной станции отправления не позднее второго числа месяца, следующего за отчетным, направляет в вышестоящее подразделение перевозчика информацию о допущенных по вине перевозчика недогрузах

по каждому грузоотправителю, роду груза, странам назначения и предварительно проверенные учетные карточки. В этот же срок при необходимости восполнения недогруза грузоотправитель должен представить перевозчику письменное заявление (произвольной формы) на его восполнение. При этом непредставление такого заявления или подача его с опозданием рассматриваются как отказ грузоотправителя от восполнения недогруза.

Следовательно, перевозчик должен восполнять недогруз только при одновременном наличии двух обязательных условий:

- невыполнение заявки на перевозку грузов (неподача вагонов, контейнеров перевозчика) допущено перевозчиком;
- грузоотправителем в установленный срок подано письменное требование (заявление) о восполнении недогруза.

Согласно УЖТ и ППГ по грузам, перевозка которых заявлялась во внутривнутриреспубликанском железнодорожном сообщении, порядок восполнения недогрузов, допущенных по вине перевозчика, устанавливается перевозчиком по согласованию с грузоотправителем, а по грузам, перевозка которых заявлялась в международном железнодорожном сообщении, – по согласованию с грузоотправителем, перевозчиками других государств, организациями иных видов транспорта.

На основании представленного грузоотправителем заявления и учетных карточек перевозчик устанавливает для подразделения перевозчика на железнодорожной станции задание на восполнение недогруза за прошедший месяц. После получения задания перевозчик на железнодорожной станции отправления согласовывает с грузоотправителем порядок восполнения недогруза по дням текущего месяца и оформляет отдельную учетную карточку [16]. Необходимо отметить, что для восполнения недогрузов, также как и для формирования маршрутов и укрупнения перевозок, перевозчик имеет право по согласованию с грузоотправителем увеличивать количество подаваемых под погрузку вагонов и контейнеров перевозчика.

В соответствии с п. 23 УЖТ при нарушении согласованного порядка восполнения недогрузов перевозчик за неподачу вагонов, контейнеров перевозчика и грузоотправитель за непредъявление грузов к перевозке несут ответственность, установленную п. 110 УЖТ.

3.3 Порядок оформления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом

Контроль выполнения месячной и дополнительной заявок грузоотправителя на перевозку грузов в соответствии с п. 22 УЖТ осуществляется по учетной карточке выполнения заявки на перевозку грузов (далее – учетная карточка), форма и порядок заполнения которой установлены Правилами заполнения учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила запол-

нения учетной карточки). Учетная карточка является основным юридическим документом для учета выполнения принятой заявки на перевозку грузов, фиксирования допущенных сторонами нарушений, расчетов перевозчиков с грузоотправителями по неустойкам за невыполнение заявки на перевозку грузов и рассмотрения споров в суде [6].

Уполномоченный представитель перевозчика на железнодорожной станции ведет учетную карточку формы ГУ-1 или ГУ-1А (оформляется при перевозке нефти и нефтепродуктов) согласно приложениям 1 и 2 к Правилам заполнения учетной карточки в одном экземпляре по каждому грузоотправителю отдельно на каждую согласованную заявку с учетом изменений. При этом грузоотправителю по его просьбе может быть выдана заверенная копия учетной карточки за плату, определенную по соглашению сторон.

Учетная карточка должна быть подписана уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции и представителем грузоотправителя (на основании соответствующей доверенности) по истечении отчетных суток или суток, установленных для погрузки грузов. При несогласии грузоотправителя с указанными в учетной карточке сведениями он подписывает ее с отметкой «С разногласиями» и не позднее 12 часов следующих суток должен представить перевозчику на станции документ, указывающий причины несогласия. Если такой документ не представлен, то учетная карточка считается подписанной без разногласий. При отказе или уклонении грузоотправителя от подписания учетной карточки либо непредставлении документа о причинах разногласий перевозчиком об этом составляется акт общей формы, прикладываемый к учетной карточке.

При наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем учетная карточка и иные документы могут быть составлены в форме электронного документа, который при необходимости распечатывается в виде бумажной копии, заверяемой подписью уполномоченного представителя перевозчика и календарным штампом перевозчика на станции, где выполнена распечатка.

Номенклатуры грузов для учета выполнения заявки в тоннах и вагонах или только в вагонах определяются в соответствии с приложением 3 к Правилам заполнения учетной карточки, а периодичность учета выполнения заявки устанавливается по единому учетно-отчетному времени Белорусской железной дорогой.

В соответствующих строках заголовка учетной карточки указываются:

- номер учетной карточки (регистрационный номер согласованной заявки) и месяц погрузки, предусмотренный заявкой;
- наименование железнодорожной станции отправления;
- наименование номенклатурной группы грузов, предусмотренной в заявке;
- статическая нагрузка, полученная путем деления указанных в заявке общего количества тонн груза на общее количество вагонов (грузоотправитель определяет в заявке количество вагонов с учетом технических норм их загрузки);

- принадлежность вагонов, контейнеров;
- полное наименование грузоотправителя [16].

На основании представленного грузоотправителем графика подачи вагонов, контейнеров уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции производится заполнение граф 1–3 учетной карточки. При этом в графе 2 указывается заявленное количество вагонов (контейнеров), а в графе 3 – количество заявленных тонн груза (при перевозке грузов в контейнерах эта графа не заполняется).

Распределение количества вагонов, контейнеров в учетной карточке при непредставлении графика их подачи грузоотправителем выполняется уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции исходя из условия обеспечения равномерной (среднесуточной) погрузки по дням декады (половины месяца для нефти и нефтепродуктов). Нарушение правовых требований грузоотправителем в части представления графика (непредставление или несвоевременная его передача), в результате чего не осуществлялась подача вагонов, контейнеров перевозчика под погрузку, рассматривается как отказ грузоотправителя от погрузки с внесением соответствующей отметки в графу 7 учетной карточки.

Согласно Правилам заполнения учетной карточки *вагонами, контейнерами*, пригодными в техническом и коммерческом отношении для погрузки, *поданными в отчетные сутки грузоотправителю* в соответствии с графиком являются:

- порожние вагоны, контейнеры, поданные под погрузку в отчетные сутки, с полным сроком на погрузку (могут быть погружены грузоотправителем в данные отчетные сутки исходя из установленной в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами);

- вагоны, контейнеры, оставшиеся не погруженными грузоотправителем в предыдущие отчетные сутки, в том числе с полным и неполным сроками на погрузку;

- груженные вагоны, контейнеры, поданные в порядке сдвоенной операции с полным сроком на выгрузку и последующую погрузку (исходя из установленной в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами), а при необходимости – и с учетом времени на перестановку вагонов с фронта выгрузки на фронт погрузки;

- вагоны, контейнеры, поданные без учета технологической нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных работ с вагонами и возможности обеспечения грузоотправителем их погрузки до истечения отчетных суток, но погруженные грузоотправителем до окончания указанных суток;

- вагоны, контейнеры, поданные по просьбе грузоотправителя в пределах периода действия заявки в счет восполнения недогруза данной заявки.

Количество таких вагонов, контейнеров, поданных перевозчиком в отчетные сутки (период времени с 18 часов 01 минуты предыдущих календарных суток до 18 часов текущих календарных суток), указывается в графе 4 учетной карточки, причем в него не должны включаться вагоны, контейнеры, поданные сверх указанного в графике количества без согласия грузоотправителя и не погруженные им до окончания отчетных суток.

Количество погруженных на данные отчетные сутки вагонов (контейнеров) в соответствии с Правилами заполнения учетной карточки указывается в графе 5 учетной карточки, а количество погруженных тонн по грузам, для которых учет выполнения заявки осуществляется в тоннах и вагонах, – в графе 6, которая не заполняется при перевозке грузов в контейнерах.

Следует отметить, что при наличии в заявке на перевозку грузов отправительских маршрутов в графах 2, 4 и 5 учетной карточки в знаменателе указывается соответственно предусмотренное принятой заявкой, поданное и погруженное их количество.

В графе 7 учетной карточки указываются коды соответствующих обстоятельств невыполнения заявки согласно Правилам заполнения учетной карточки (зависящие от перевозчика или грузоотправителя либо освобождающие от ответственности за невыполнение принятой заявки) и количество не погруженных вагонов, контейнеров, например:

11 – неподача перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика;

20 – груз погружен на железнодорожную станцию назначения, не предусмотренную графиком;

21 – неиспользование поданных вагонов, контейнеров перевозчика;

22 – неподача вагонов перевозчика в связи с непредставлением грузоотправителем графика или представлением его с нарушением срока подачи;

23 – отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика;

24 – неподача вагонов из-за занятости места погрузки вагонов.

При отказе грузоотправителя от погрузки на основании его письменного заявления, прилагаемого к учетной карточке, в котором указывается количество вагонов, тонн, от погрузки которых отказывается грузоотправитель, и периода, на который распространяется этот отказ, в графу 7 учетной карточки вносится отметка «Отказ от погрузки ... вагонов». Если в отдельные дни недогруз произошел одновременно по вине перевозчика и грузоотправителя, то в графе 7 кроме причин недогруза указывается отдельно количество вагонов, не погруженных по вине каждой из сторон [16].

В графу учетной карточки «Погружено по дорогам (станциям) назначения, вагонов (контейнеров)» вносятся сведения, предусмотренные заявкой, и указываются произведенные по просьбе грузоотправителя изменения размеров погрузки по дорогам (станциям) назначения, а количество столбцов в этой графе определяется количеством железных дорог назначения.

Учетная карточка должна быть подписана уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции (графа 8) и представителем грузоотправителя (графа 9).

3.4 Порядок определения выполнения согласованного объема перевозок грузов железнодорожным транспортом

В соответствии с п. 7 Правил заполнения учетной карточки выполнение заявки определяется следующим образом:

1) при сумме месячных заявок по одной номенклатуре грузов до 30 вагонов, контейнеров включительно, а также в других случаях, установленных перевозчиком по просьбе грузоотправителя, – по итогам погрузки в целом за месяц;

2) при погрузке нефти и нефтепродуктов – по итогам погрузки в целом за половину месяца;

3) во всех остальных случаях – по итогам погрузки за декаду.

Согласно Правилам заполнения учетной карточки результаты выполнения заявки за декаду (половину месяца при перевозке нефти и нефтепродуктов) указываются в следующем порядке:

в графе 2 – общее количество вагонов, контейнеров, заявленных на декаду (половину месяца);

в графе 3 – общее количество тонн, заявленных на декаду (половину месяца);

в графе 4 – общее количество вагонов, контейнеров, поданных грузоотправителю за декаду (половину месяца);

в графе 5 – общее количество погруженных вагонов, контейнеров за декаду (половину месяца);

в графе 6 – общее количество погруженных тонн за декаду (половину месяца).

При этом аналогично заполнению учетной карточки по отдельным дням декады (половины месяца) в графах 2, 4 и 5 в знаменателе указывается количество предусмотренных заявкой, поданных и погруженных отправительских маршрутов.

Результаты выполнения заявки по учетной карточке рассчитываются в зависимости от показателя, по которому осуществляется учет. Так, по грузам, *учет выполнения заявки* для которых производится в тоннах и вагонах, ее выполнение за декаду (половину месяца) определяется путем сопоставления сумм заявленного и погруженного количества тонн (графы 3 и 6 учетной карточки). Для грузов, *учет выполнения заявки* по которым осуществляется в вагонах или контейнерах, ее выполнение за декаду (половину месяца) определяется путем сопоставления сумм заявленного и погруженного количества соответственно вагонов либо контейнеров (графы 2 и 5 учетной карточки) [6].

При различии суммарных данных за декаду (половину месяца) по графам соответственно 2 и 5 или 3 и 6 учетной карточки заявка считается невыполненной и производится определение количества недогруженных вагонов, контейнеров либо тонн согласно Правилам заполнения учетной карточки.

По грузам, учет выполнения заявки для которых осуществляется *в тоннах и вагонах*, количество не погруженных за декаду (половину месяца) тонн рассчитывается следующим образом:

1) по вине перевозчика – путем умножения количества не погруженных за декаду (половину месяца) вследствие этого вагонов на статическую нагрузку, указанную в учетной карточке;

2) по вине грузоотправителя – путем вычитания суммарного количества погруженных за декаду (половину месяца) тонн (графа 6 учетной карточки) из произведения суммарного количества поданных за этот период перевозчиком под погрузку вагонов (графа 4 учетной карточки) на статическую нагрузку.

При этом в обоих указанных выше случаях, если полученный результат превышает фактический недогруз, то предусмотренная п. 110 УЖТ неустойка за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов начисляется за фактический недогруз.

По грузам, учет выполнения заявки для которых осуществляется *в вагонах (контейнерах)*, количество не погруженных за декаду (половину месяца) вагонов (контейнеров) рассчитывается следующим образом:

1) по вине перевозчика – путем вычитания из суммарного заявленного за декаду (половину месяца) количества вагонов, контейнеров (графа 2 учетной карточки) суммарного количества поданных за рассматриваемый период вагонов, контейнеров (графа 4 учетной карточки). Из полученной разницы вычитается также количество не поданных вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя. К таким обстоятельствам согласно Правилам заполнения учетной карточки относятся: непредъявление (отсутствие) груза, неподача вагонов из-за занятости места погрузки вагонов, отказ от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика и др. Кроме того, из указанной выше разности вычитается и количество вагонов, неподача которых обусловлена обстоятельствами, освобождающими перевозчика от ответственности за невыполнение заявки в соответствии с законодательством (п. 112 УЖТ и пп. 6, 7, 10 Правил заполнения учетной карточки);

2) по вине грузоотправителя – путем вычитания из суммарного количества поданных перевозчиком вагонов, контейнеров (графа 4 учетной карточки) за декаду (половину месяца) суммарного количества погруженных за этот период вагонов, контейнеров (графа 5 учетной карточки), и увеличения полученной разности на количество вагонов, контейнеров, не поданных по зависящим от грузоотправителя причинам (отсутствие груза и другие указанные выше обстоятельства, наличие которых фиксируется в графе 7 учетной карточки).

При наличии обстоятельств, освобождающих грузоотправителя от ответственности за невыполнение заявки в соответствии с законодательством (п. 111 УЖТ и пп. 6, 7, 10 Правил заполнения учетной карточки), размеры недогруза по вине грузоотправителя уменьшаются на количество не погруженных в связи с этим вагонов, контейнеров, тонн.

При подаче перевозчиком большего количества вагонов, контейнеров на основании письменного согласования с грузоотправителем по сравнению с ранее согласованным все количество поданных вагонов, контейнеров указывается в графе 4 учетной карточки.

Недогруз по заявке в тоннах вследствие невыполнения грузоотправителем статической нагрузки на вагон относится к вине грузоотправителя. В то же время в случае отгрузки грузоотправителем всего заявленного количества тонн груза при использовании меньшего количества вагонов, чем предусмотрено заявкой, в результате уплотненной загрузки вагонов или подачи вагонов большей вместимости для грузов, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, заявка считается выполненной. При этом количество высвобождаемых вагонов определяется путем деления общего количества погруженных тонн груза (графа 6 учетной карточки) на величину статической нагрузки на вагон, а недогруз по вине грузоотправителя уменьшается на количество высвобождаемых им вагонов [16].

Принятая перевозчиком заявка также считается выполненной, если при погрузке грузов, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, грузоотправитель отгрузил всё заявленное количество вагонов, а количество недогруженных тонн менее статической нагрузки.

Следует отметить, что в соответствии с п. 14 Правил заполнения учетной карточки при невыполнении месячной заявки в тоннах по грузам, перевозка которых заявляется и учитывается в тоннах и вагонах, при полном использовании заявленного количества вагонов и невыполнении статической нагрузки на вагон перевозчик по просьбе грузоотправителя может дополнительно подать под погрузку вагоны перевозчика в количестве, необходимом для выполнения заявки в тоннах, с взиманием платы за их предоставление.

Количество вагонов, контейнеров и тонн, не погруженных за декаду (половину месяца), в том числе по вине перевозчика и грузоотправителя, указываются в соответствующих графах учетной карточки. Выполнение заявки в последний день декады, половины месяца и месяца определяется с учетом рассмотренных выше положений по состоянию на 24 часа. При этом погруженные в отчетные сутки вагоны, контейнеры учитываются на общих основаниях, а погруженные по окончании отчетных суток (в период с 18 часов до 24 часов) вагоны, контейнеры учитываются в графе 4 с отметкой в графе 7 учетной карточки с указанием их количества.

При аварии в организации – грузоотправителе с прекращением производственной деятельности на срок не менее одних суток, ставшей причиной невыполнения заявки на перевозку грузов, для освобождения от уплаты неустойки, предусмотренной п. 110 УЖТ, грузоотправитель должен представить заверенную копию акта об аварии, составленного соответствующим государственным органом, которая прилагается к учетной карточке.

Согласно п. 10 Правил заполнения учетной карточки обстоятельства, предусмотренные п. 38 УЖТ, вызвавшие временное прекращение либо

ограничение погрузки грузов, препятствующие осуществлению перевозок грузов, обстоятельства, при которых в соответствии с законодательством не допускается производство погрузочно-разгрузочных работ, обстоятельства непреодолимой силы, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования и послужившие причиной невыполнения принятой заявки, должны быть зафиксированы совместным актом, подписанным уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции отправления и руководителем организации-грузоотправителя. Акт и копии соответствующих документов, подтверждающих указанные обстоятельства, прилагаются к учетной карточке. В качестве документов, подтверждающих наличие обстоятельств, не допускающих производство погрузочно-разгрузочных работ, могут служить справка метеостанции или метеослужбы, выписка из паспорта на кран или инструкции по его эксплуатации [16].

Результаты подведения итогов выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожная станция должна сообщить грузоотправителю в течение 5 дней после окончания последних суток погрузки, предусмотренных учетной карточкой, а начисление неустойки за невыполнение заявки производится по окончании декады, половины месяца или месяца в целом, в зависимости от периода определения ответственности согласно п. 7 Правил заполнения учетной карточки.

Определение ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов осуществляется на основании сведений, указанных в учетной карточке, согласно УЖТ (в п. 110 определены размеры неустойки в зависимости от показателя, в котором заявлялась и учитывалась перевозка) и ППГ.

4 ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

4.1 Виды транспортных договоров

Организация и осуществление перевозок грузов транспортом общего пользования производится на договорных началах. В соответствии со ст. 390 ГК *договор* – это соглашение двух или более лиц (физических, юридических), направленное на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей. Договор в условиях рыночных отношений имеет важное значение, так как наряду с нормативными правовыми актами, является основным регулятором отношений между соответствующими их субъектами.

Договор направлен на достижение определенного результата, устанавливает и регулирует взаимные права и обязанности сторон. Он представляет собой юридический акт, с наличием которого нормы законодательства не только связывают возникновение взаимных прав и обязанностей сторон, но и изменение уже существующих или их прекращение.

Договоры заключаются на основе свободного волеизъявления сторон (действует принцип свободы договора), т. е. физические и юридические лица заключают договоры по собственному усмотрению, определяя предмет договора, выбирая своих контрагентов и т. д. Однако заключение договора может являться и обязанностью для одной или обеих сторон договора, когда это предусмотрено законодательством либо добровольно принятым обязательством (например, заключение публичного договора при перевозке транспортом общего пользования).

В зависимости от характера регулируемых экономических отношений и правового результата, на который направлены договоры, выделяют следующие группы гражданско-правовых договоров [21]:

- имущественные, представляющие собой договоры, направленные на передачу имущества в собственность или пользование (договоры купли-продажи, поставки, дарения и др.);
- на выполнение работ (договор подряда);
- на оказание услуг (договоры перевозки, хранения, страхования и т. д.);
- о совместной деятельности;
- на передачу исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности.

В договорных отношениях различают субъекты, содержание и предмет договора. *Субъектами* договора являются заключающие его стороны, *содержанием* договора – совокупность его условий, т. е. прав и обязанностей,

которые стороны принимают на себя, заключая договор, а предметом договора – имущество, услуги или иная деятельность, по поводу которых заключается договор.

По характеру распределения прав и обязанностей между сторонами различают односторонние и двусторонние договоры. Односторонними считаются договоры, в которых одна сторона только имеет права, а вторая – только несет обязанности. В двустороннем договоре права и обязанности принадлежат всем сторонам, т. е. каждая сторона является и должником, и кредитором. При этом обязанности одной стороны корреспондирует (соответствует) право другой стороны [21].

Договор может быть:

- возмездным (договор, в соответствии с которым хотя бы одна из его сторон должна получить плату или иное встречное возмещение за выполнение ею определенной обязанности);

- безвозмездным (договор, согласно которому одна из сторон обязуется перед другой стороной договора что-либо исполнить без получения соответствующих платы или иного встречного возмещения).

Для выделения транспортных договоров из системы договорных обязательств, направленных на возмездное оказание услуг, используют два основных критерия – субъектный состав договорного правоотношения и направленность транспортных договорных обязательств. В соответствии с этими критериями *под транспортными договорами понимают* такие соглашения сторон, в соответствии с которыми одна сторона обязуется оказать услуги, направленные на обеспечение или осуществление транспортировки материальных объектов из одного пункта в другой, а другая сторона обязуется уплатить за оказанные услуги установленную плату [22].

В системе транспортных договоров можно выделить подсистему договоров перевозки, согласно которым и осуществляется перевозка грузов, пассажиров, багажа различными видами транспорта (ст. 738 ГК). Подтверждая договорную природу перевозочных отношений, ГК признает договор перевозки единственным правовым основанием выполнения перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Договоры перевозки подразделяются в зависимости:

- от объекта перевозки (груза, пассажира, багажа);

- вида транспорта (железнодорожным, автомобильным, морским, речным, воздушным транспортом);

- вида сообщения (во внутриреспубликанском, международном, прямом смешанном и др.);

- срока действия (длительный и разовый);

- регулирования определенной сферы транспортного процесса (договоры об организации перевозки, договоры фрахтования, договоры непосредственной перевозки груза, пассажира, багажа), что обусловлено спецификой осуществления перевозок.

Договор об организации перевозки предназначен для оформления отношений сторон на первой, организационной, стадии транспортного процесса, когда происходит необходимая подготовка к перемещению. В соответствии с ГК (ст. 752) по договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В таком договоре определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

По договору фрахтования (ст. 741 ГК) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один либо несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров, багажа. Договоры фрахтования получили наиболее широкое распространение при перевозках морским и воздушным транспортом.

Договор перевозки груза, пассажира, багажа регулирует непосредственно сам процесс такой перевозки.

В зависимости от характера юридических последствий выделяют договоры:

– *окончательные (основные)*, которые непосредственно порождают права и обязанности сторон по перемещению тех или иных благ;

– *предварительные*, которые обязывают в дальнейшем заключить договор о передаче имущества, выполнении работ или оказании услуг (основной договор) на условиях, предусмотренных предварительным договором (например, договор об организации перевозки по отношению к основному договору перевозки груза).

Необходимо также отметить, что в зависимости от того, с какого момента договор считается заключенным (с момента передачи вещи или достижения соглашения), их разделяют:

– на *реальные*, которые считаются заключенными с момента, когда на основе соглашения произведена непосредственная передача другой стороне договора соответствующего имущества (например, договор непосредственной перевозки груза);

– *консенсуальные*, которые вступают в силу с момента достижения сторонами согласия (например, договор об организации перевозки).

4.2 Договор перевозки груза. Стороны договора перевозки груза

Договор перевозки груза – это гражданско-правовой договор, содержание которого установлено в ст. 739 ГК. *По договору перевозки груза перевозчик обязуется* доставить вверенный отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), *а отправитель обязуется* уплатить за перевозку груза установленную плату. Договоры перевозки груза направлены на реализацию достигнутых ра-

нее между перевозчиками и грузоотправителями соглашений о предстоящих объемах перевозок.

Договор перевозки груза – самостоятельный вид договора, предметом которого являются транспортные услуги, т. е. услуги по перемещению (перевозке) груза. Основное содержание договора перевозки груза заключается в принимаемой на себя перевозчиком обязанности доставить груз в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу (грузополучателю).

Договор перевозки груза строго формальный, так как заключается он всегда в прямо предусмотренной законодательством форме. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного транспортным уставом или кодексом, иными актами законодательства), представляющей собой документ, содержащий взаимосогласованную волю сторон (подписывается грузоотправителем и перевозчиком) и, следовательно, являющийся формой выражения достигнутого между сторонами соглашения, т. е. договора перевозки груза.

По своему характеру договор перевозки груза транспортом общего пользования является:

1) *публичным*, предусмотренным ст. 396 и 743 ГК, так как по такому договору перевозчик должен осуществлять перевозку грузов любого физического или юридического лица, обратившегося за данной услугой;

2) *реальным*, так как он считается заключенным с момента фактической передачи груза вместе с перевозочным документом грузоотправителем перевозчику;

3) *возмездным*, так как за выполнение транспортной услуги перевозчик получает соответствующее вознаграждение (установленную плату за перевозку груза);

4) *взаимным* (двусторонним), так как обе стороны договора принимают на себя определенные обязательства относительно друг друга и имеют соответствующие права (перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на получение платы за перевозку, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку данного груза);

5) *срочным*, так как его действие определяется сроком исполнения обязательства по перевозке.

Договор перевозки груза представляет собой один из наиболее характерных примеров определенного ограничения принципа свободы договора, предусмотренного ст. 391 ГК. Несмотря на то, что законодательством установлена возможность определения соглашением сторон условий перевозок грузов, обязанностей и ответственности сторон по этим перевозкам, свобода воли сторон действует здесь только в том случае, если ГК, транспортными уставами и кодексами, другими актами законодательства не предусмотрено иное (ст. 738 ГК). Обусловлено это, прежде всего, спецификой транспортной сферы, где особое значение имеет четкая организация всех транспортно-технологических процессов, обеспечение безопасности движения, эксплуатации транспортных средств

и т. д. Данная специфика влияет и в целом на нормы транспортного права, которые по сравнению с другими гражданско-правовыми нормами предоставляют сторонам договора гораздо меньшую свободу [23].

Применительно к перевозкам грузов железнодорожным транспортом определение договора перевозки груза, приведенное в ГК, конкретизировано в п. 27 УЖТ. В соответствии с ним перевозчик обязуется доставить груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. При этом пунктами отправления и назначения по такому договору на железнодорожном транспорте являются железнодорожные станции отправления и назначения.

Сторонами договора перевозки груза железнодорожным транспортом являются грузоотправитель и перевозчик. *Грузоотправитель* – это юридическое или физическое лицо, осуществляющее отправление груза (предъявившее груз к перевозке) и указанное в перевозочном документе в качестве грузоотправителя. Необходимо отметить, что отправитель груза и его собственник могут не представлять собой одно и то же лицо, например, когда грузоотправителем является экспедитор, действующий по поручению и за счет клиента (грузовладельца), но осуществляющий отправление груза от своего имени. Заключение договора железнодорожной перевозки груза подтверждается составлением транспортной железнодорожной накладной.

Перевозчиком по договору перевозки груза железнодорожным транспортом, т. е. субъектом (стороной), обеспечивающим его исполнение, в соответствии со ст. 1 Закона является организация железнодорожного транспорта общего пользования (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель), осуществляющая деятельность по перевозкам грузов на основании договоров перевозки. При этом следует учитывать, что при перевозке груза в прямом международном железнодорожном сообщении перевозчик, заключающий с отправителем договор перевозки (договорный перевозчик согласно СМГС), является законным представителем всех перевозчиков, участвующих в дальнейшей перевозке, а его полномочия действовать от имени других перевозчиков при заключении договора основываются на соответствующих положениях международных соглашений о перевозке грузов в прямом международном железнодорожном сообщении.

Таким образом, заключая договор перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении с грузоотправителем, договорный перевозчик принимает обязательства по перевозке на всём пути следования не только за себя, но и за всех других перевозчиков, которые будут участвовать в перевозке груза. Каждый последующий перевозчик, принимая груз, вступает тем самым в договор перевозки и принимает на себя обязательства по этому договору, т. е. договорный и последующие перевозчики (участники перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении) несут солидарную ответственность за его выполнение [7].

Участниками договора перевозки груза наряду с железнодорожным перевозчиком могут быть и перевозчики других видов транспорта (при осуществлении перевозки в прямом смешанном грузовом сообщении).

Грузополучателем является юридическое или физическое лицо, которому по указанию грузоотправителя на основании договора перевозки (перевозочного документа) должен быть выдан груз в пункте назначения. В качестве грузополучателя может выступать и грузоотправитель, который вместе с железнодорожным перевозчиком становится участником правоотношений, вытекающих из договора железнодорожной перевозки груза. Однако, как правило, получателем груза является не его отправитель, а третье лицо, указанное в железнодорожной накладной и связанное с грузоотправителем любым договором, обуславливающим передачу товара (купли-продажи, поставки и т. д.). В этом случае получатель груза, не являющийся его отправителем, не участвует в заключении договора железнодорожной перевозки груза и не выступает в качестве стороны такого договора, но участвует в перевозочном правоотношении. Таким образом, наряду с перевозчиком и грузоотправителем грузополучатель становится участником правоотношений, вытекающих из договора железнодорожной перевозки груза, так как принимает от перевозчика исполнение договора и в соответствии с УЖТ, другими актами транспортного законодательства приобретает по отношению к перевозчику определенные права (например, требовать выдачи груза) и обременяется обязанностями (например, принять груз и вывезти его со станции назначения) [24].

Необходимо отметить, что в соответствии с Законом об АТ (ст. 37) и ПАПГ (п. 8) по договору автомобильной перевозки груза автомобильный перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а заказчик автомобильной перевозки груза обязуется уплатить за автомобильную перевозку груза установленную плату.

Таким образом, в отличие от договора перевозки груза железнодорожным транспортом, одной из сторон договора автомобильной перевозки груза является ее заказчик, в качестве которого могут выступать грузоотправитель, грузополучатель или экспедитор. Автомобильный перевозчик согласно Закону об АТ – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие в соответствии с законодательством право на выполнение автомобильных перевозок и выполняющие такие перевозки.

Заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной или иного транспортного документа установленной формы.

4.3 Правовое значение транспортной накладной.

Юридическое значение сведений, содержащихся в накладной

Транспортная накладная – основной перевозочный документ, который сопровождает груз на всём пути его следования до пункта назначения и вы-

дается грузополучателю вместе с грузом. Так как она является формой договора перевозки груза, то этот договор может быть заключен только при условии представления ее грузоотправителем вместе с грузом.

Правовое значение транспортной накладной состоит в следующем:

- она является формой договора перевозки груза и удостоверяет существование такого договора;
- она содержит важнейшие условия перевозки определенной партии груза (в размере отправки);
- при недостатке, повреждении или порче груза она обуславливает право на предъявление претензии к перевозчику.

На железнодорожном транспорте в соответствии с п. 28 УЖТ грузоотправитель при предъявлении груза для перевозки должен представить перевозчику, принимающему груз, на каждую отpravку груза для определенного грузополучателя накладную, заполненную и подписанную грузоотправителем.

Форма и порядок заполнения перевозочных документов при перевозке грузов во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении установлены Правилами заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила заполнения перевозочных документов). При этом согласно п. 28 УЖТ накладная должна быть оформлена в виде электронного документа (электронной накладной). Порядок обмена электронными документами между перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем определяется договором об электронном обмене документами. Оформление накладной на бумажном носителе допускается только в случаях, предусмотренных ППГ.

При перевозке груза в прямом международном железнодорожном сообщении со странами СНГ, Балтии, Грузией и другими государствами – участниками СМГС форма накладной и порядок ее заполнения установлены СМГС (приложение 1 к СМГС (Правила перевозок грузов), раздел 2 – Накладная), причем накладная может оформляться как в бумажном, так и в электронном виде. При перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении, регулируемых различными правовыми системами (СМГС и приложение В к КОТИФ – ЦИМ), в качестве альтернативы классической системы перевозок с переоформлением накладной СМГС на накладную ЦИМ или накладной ЦИМ на накладную СМГС в месте переотправки может использоваться накладная ЦИМ/СМГС, оформляемая в соответствии с приложением 6 к СМГС – Руководство по накладной ЦИМ/СМГС.

При перевозке груза во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении применяется соответствующий перевозочный документ – накладная внутриреспубликанского сообщения, состоящая из 4 листов: оригинала накладной; дорожной ведомости; корешка дорожной ведомости; квитанции о приеме груза.

При перевозках в международном железнодорожном сообщении для оформления договора перевозки используется накладная соответствующего

международного соглашения. Так, в международном сообщении со странами СНГ, Балтии, Грузией и другими государствами – участниками СМГС грузы перевозятся по накладной СМГС, которая состоит из 6 пронумерованных листов (оригинал накладной; дорожная ведомость; лист выдачи груза; дубликат накладной; лист приема груза; лист уведомления о прибытии груза) и необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости.

Оригинал накладной рассматривается как форма договора перевозки груза железнодорожным транспортом, отражает важнейшие условия перевозки и выдается грузополучателю на станции назначения вместе с грузом при перевозке, оформленной накладной на бумажном носителе.

Дорожная ведомость является внутренним транспортным документом, содержащим основные данные из оригинала накладной (сведения о перевозимом грузе, отправителе, получателе и др.), при перевозке груза, оформленной накладной на бумажном носителе, следует вместе с грузом до станции назначения и остается у перевозчика, выдающего груз получателю. В ней отражается весь путь следования груза до выдачи его грузополучателю, который расписывается в дорожной ведомости о получении груза. Дорожная ведомость является также основным учетным документом взаимных расчетов между договорным и последующими перевозчиками при следовании грузов в международном сообщении и для расчетов с грузополучателями при выдаче грузов. Расписка (в том числе ЭЦП) грузополучателя в дорожной ведомости (электронной дорожной ведомости) о получении груза фиксирует момент документального оформления выдачи груза (исполнения договора перевозки) перевозчиком.

Квитанция о приеме груза (дубликат накладной) не заменяет оригинал накладной, но имеет и *самостоятельное правовое значение*:

- является подтверждением наличия договора железнодорожной перевозки груза для грузоотправителя;
- дает право грузоотправителю требовать в необходимых случаях выполнения перевозчиком переадресовки груза (изменения грузополучателя и (или) пункта назначения);
- служит распиской перевозчика в приеме груза, подтверждая факт передачи ему груза для транспортировки;
- при утере груза обуславливает право на предъявление требования к перевозчику о возмещении стоимости груза [25].

Выдача перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза подтверждается его распиской (в том числе ЭЦП) в соответствующей графе корешка (электронного корешка) дорожной ведомости. В квитанции о приеме груза (дубликате накладной) проставляется календарный штамп перевозчика, принявшего груз к перевозке, который определяет момент наступления ответственности перевозчика по договору перевозки груза, а также разграничивает по времени права и обязанности продавца и покупателя по договору купли-продажи (поставки) товара и имеет свое доказательственное значение – определяет момент перехода права собственности у

приобретателя по договору в соответствии со ст. 224–225 ГК [24]. При оформлении перевозки груза с использованием электронной накладной дата оформления приема груза к перевозке вносится в электронную накладную.

Корешок дорожной ведомости при перевозке груза во внутривнутриреспубликанском сообщении (*лист приема груза* накладной СМГС в международном сообщении), оформленной накладной на бумажном носителе, остается у перевозчика, принявшего груз к перевозке, и служит для расчетов с грузоотправителями за перевозку принятых к перевозке грузов, осуществления контроля за качеством оформления перевозочных документов, составления статистической отчетности. *Лист выдачи груза* накладной СМГС сопровождает отправку до станции назначения и остается у перевозчика, выдающего груз получателю, а *лист уведомления о прибытии груза* выдается получателю на станции назначения вместе с оригиналом накладной и грузом.

В накладной грузоотправитель должен указать подробные сведения о себе, грузополучателе, грузе и др. (точное и полное наименование отправителя и получателя, их почтовый адрес, наименование груза согласно применяемой номенклатуре грузов, количество мест, масса груза (при ее определении отправителем), наименование и код железнодорожных станций отправления и назначения и т. д.).

При оформлении накладной на бумажном носителе необходимые данные должны вноситься грузоотправителем в соответствующие графы машинописным, в том числе компьютерным способом, а отдельные сведения могут указываться в виде штампов, причем никакие подчистки, помарки и исправления в накладной не допускаются.

В соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов перевозчик может составлять за грузоотправителя накладную по его просьбе согласно договору между ними за установленную плату. В таком случае правильность сведений, внесенных в накладную, должна быть подтверждена подписью уполномоченного представителя грузоотправителя.

Юридическое значение сведений в накладной состоит в том, что грузоотправитель несет ответственность за достоверность внесенных в накладную сведений, а также за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных им в накладной (п. 31 УЖТ). При этом перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной, в том числе производить выборочную проверку массы груза (контрольную перевеску), что предусмотрено УЖТ (п. 31) и СМГС (ст. 23). Проверку правильности внесенных грузоотправителем в накладную сведений перевозчик может осуществлять и после приема груза к перевозке, причем наиболее часто контролируется достоверность указания в накладной количества и массы груза.

Следует отметить, что предоставление перевозчику права проведения выборочных проверок не устанавливает его обязанность в их фактическом проведении и не освобождает грузоотправителей от ответственности за от-

сутствие, недостоверность, неточность или недостаточность необходимых сведений, вносимых ими в накладную.

Согласно п. 28 УЖТ при предъявлении груза к перевозке грузоотправитель обязан предоставить также вместе с накладной все необходимые сопроводительные документы (сертификат, спецификация и др.), предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами, требуемые для выполнения таможенных, санитарных, карантинных процедур на всём пути следования груза. Например, при перевозке животных, сырых продуктов животного происхождения к накладной должно быть приложено ветеринарное свидетельство, при перевозке скоропортящихся грузов – удостоверение о качестве груза или сертификат качества и т. д. Аналогичная норма о необходимости приложения соответствующих сопроводительных документов действует и при перевозках грузов другими видами транспорта.

Грузоотправитель определяет достаточность сопроводительных документов и несет ответственность за правильность их оформления, достоверность указанных в них сведений. Перечень прилагаемых к накладной сопроводительных документов, наименования которых указываются грузоотправителем в соответствующей графе накладной, определяется при перевозках железнодорожным транспортом ППГ, СМГС и другими нормативными актами. Перевозчик контролирует фактическое наличие приложенных документов в соответствии с приведенным в накладной грузоотправителем перечнем, но не обязан (хотя и имеет право) проверять их достаточность и правильность оформления. Если необходимые документы не приложены к накладной, то перевозчик должен отказать в приеме груза к перевозке.

Заключение договора автомобильной перевозки груза товарного характера во внутривнутриреспубликанском сообщении подтверждается составлением товарно-транспортной накладной (далее – ТТН), состоящей из товарного и транспортного разделов. Товарный раздел ТТН заполняет грузоотправитель, указывая необходимые данные о грузе и о лице, сдающем груз для перевозки по его поручению. В транспортный раздел ТТН грузоотправителем и грузополучателем вносятся сведения о погрузочно-разгрузочных операциях и информация, требующаяся для расчета провозной платы.

На перевозку грузов автотранспортом ТТН должна быть заполнена на имя каждого грузополучателя не менее чем в 4 экземплярах, из которых: 1-й – остается у грузоотправителя и служит основанием для списания товарно-материальных ценностей; 2-й – остается у грузополучателя и служит основанием для оприходования товарно-материальных ценностей; 3-й – служит основанием для расчетов автомобильного перевозчика с заказчиком; 4-й – остается у автомобильного перевозчика и служит основанием для учета транспортной работы.

Договор автомобильной перевозки груза товарного характера в международном сообщении согласно Конвенции КДПП оформляется международной

товарно-транспортной накладной *CMR* (далее – накладная *CMR*). Накладная *CMR* минимально оформляется в трех экземплярах, из которых 1-й экземпляр остается у грузоотправителя, 2-й экземпляр вручается грузополучателю при выдаче груза, а 3-й экземпляр после сдачи груза получателю остается у автомобильного перевозчика. Для таможенного оформления, производства платежей, учета и отчетности могут оформляться дополнительные экземпляры накладной *CMR*.

4.4 Содержание основных обязательств, основанных на договоре перевозки груза

Важнейшие обязанности перевозчика, основанные на договоре перевозки груза, заключаются в обеспечении сохранности груза и доставке его в течение определенного срока. Так, в соответствии с ГК (ст. 746) перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном законодательством, а при отсутствии таких сроков – в разумный срок. Таким образом, срок исполнения договора перевозки, определяемый в основном сроком доставки груза, является обязательным условием рассматриваемого договора.

Следует отметить, что действующие на транспорте специальные нормативные правовые акты содержат лишь общие правила о сроках доставки. Например, в ПАПГ (п. 18) указано, что автомобильный перевозчик должен выполнять междугородные и международные автомобильные перевозки грузов в сроки, *установленные в соответствующем договоре сторон* и определяемые *на основании рекомендуемых ПАПГ* при междугородных автомобильных перевозках (приложение 5 к ПАПГ), а исчисление срока доставки груза начинается с момента приема его к перевозке.

Исключение составляет только железнодорожный транспорт, при перевозке которым обязанность по доставке груза в срок (п. 50 УЖТ) конкретизируется в зависимости от особенностей выполнения операций с грузом, расстояния перевозки, вида отправки и нормы суточного пробега. Сроки доставки грузов железнодорожным транспортом устанавливаются, как правило, не соглашением сторон, а в нормативном порядке. Определение сроков доставки производится в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила исчисления сроков доставки), согласно которым нормативный срок доставки груза перевозчиком состоит из времени:

- на непосредственную перевозку груза, рассчитываемого в зависимости от вида отправки, расстояния перевозки;
- операции, связанные с отправлением и прибытием груза (прием груза к отправлению, накопление, сортировка, отправление и др.);

– выполнение дополнительных операций в пути следования, включая время на различные задержки, происшедшие по причинам, не зависящим от перевозчика.

Так как срок доставки груза зависит от операций (задержек) в пути следования, которые могут быть неизвестны при приеме груза к перевозке, то окончательно нормативный срок доставки исчисляется только после завершения перевозки. Нормативные сроки доставки грузов, определяемые в соответствии с Правилами исчисления сроков доставки, являются предельными (максимальными), и их превышение означает нарушение договора перевозки груза перевозчиком, что, в свою очередь, может послужить основанием для возложения на него ответственности за порчу груза, обусловленную просрочкой в его доставке. При этом перевозчик имеет право исполнить договор перевозки ранее установленного нормативного срока, и грузополучатель не имеет права отказаться от получения груза при доставке его раньше срока [6].

Исчисление срока доставки начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке. Согласно Правилам исчисления сроков доставки при приеме груза к перевозке ранее дня, назначенного днем погрузки (с предварительным хранением до отправления), срок доставки исчисляется с 24 часов дня, в который груз должен быть погружен, о чем в накладной перевозчик обязан сделать соответствующую отметку.

Время выгрузки груза перевозчиком или подачи под выгрузку средствами грузополучателя указывается в соответствующей графе оригинала накладной и дорожной ведомости путем проставления календарного штампа перевозчика на железнодорожной станции назначения (п. 61 Правил заполнения перевозочных документов). Аналогичные сведения вносятся в электронную накладную.

Одной из важнейших обязанностей перевозчика на всех видах транспорта, основанных на договоре перевозки груза, является обеспечение сохранности груза с момента приема его к перевозке и до выдачи грузополучателю.

Главной обязанностью грузоотправителя по договору перевозки является внесение перевозчику установленной платы за перевозку груза. При этом на всех видах транспорта, за исключением морского, действует правило о предварительной оплате перевозок.

Так, на железнодорожном транспорте все причитающиеся перевозчику платежи за перевозку грузов должны быть произведены грузоотправителем на железнодорожной станции отправления до приема груза к перевозке (п. 60 УЖТ). При этом несвоевременное внесение провозных платежей за предыдущую перевозку груза является основанием для отказа перевозчика в приеме груза к перевозке до погашения соответствующей задолженности грузоотправителем. Окончательные расчеты, связанные с перевозкой, согласно УЖТ производятся грузополучателем на железнодорожной станции назначения до выдачи груза. Однако по договоренности между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем) может быть установлен иной порядок расчетов (п. 60 УЖТ).

Основной обязанностью перевозчика по договору перевозки груза является доставка груза в пункт назначения и выдача соответствующему грузополучателю согласно транспортной накладной. Однако транспортным законодательством предусмотрена и возможность изменения договора перевозки груза. Такое изменение пункта назначения груза и (или) грузополучателя (переадресовка груза) может быть произведено перевозчиком по заявлению грузоотправителя, грузополучателя.

При перевозке грузов железнодорожным транспортом порядок переадресовки грузов определен Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования во внутрисубъектском сообщении и ст. 25 СМГС в международном сообщении. В соответствии с п. 52 УЖТ перевозчиком может быть выполнена и переадресовка порожнего вагона грузоотправителя, грузополучателя по заявлению грузоотправителя или владельца вагона.

Право распоряжения грузом ограничивается для грузоотправителя моментом выдачи груза грузополучателю. Поэтому согласно п. 52 УЖТ распоряжение грузоотправителя о переадресовке выполняется перевозчиком только в том случае, когда груз еще не выдан грузополучателю (не произошло оформление выдачи по документам и (или) фактическая выдача груза).

В соответствии с договором перевозки груз не только должен быть доставлен перевозчиком в пункт назначения, но и выдан уполномоченному на получение груза лицу, указанному в транспортной накладной (грузополучателю). Выдача груза (передача его в пункте назначения перевозчиком грузополучателю) представляет собой завершающий этап исполнения договора перевозки груза со стороны перевозчика, регламентированный специальными нормативными правовыми актами, действующими на различных видах транспорта.

При перевозках железнодорожным транспортом выдача груза, прибывшего во внутрисубъектском сообщении, производится согласно Правилам выдачи грузов на железнодорожном транспорте общего пользования (далее – Правила выдачи), а при перевозке в международном сообщении – в соответствии с СМГС (ст. 26).

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в его адрес не позднее 12.00 следующего дня (п. 51 УЖТ). При оформлении выдачи груза грузополучателю выдается оригинал накладной под роспись в дорожной ведомости, причем при перевозках железнодорожным транспортом моменты фактической выдачи груза и документального оформления выдачи, как правило, не совпадают, что обусловлено особенностями работы железнодорожного транспорта (массовый характер перевозок, необходимость ускорения выгрузки вагонов, потребность обеспечения соответствующих условий для раскредитования перевозочных документов и др.).

Необходимо отметить, что проверка массы, количества мест и состояния груза при выдаче является обязанностью перевозчика при наличии обстоятельств, указанных в п. 57 УЖТ. Данное положение обусловлено тем, что в

этих случаях имеются признаки, свидетельствующие о возможных нарушениях условий перевозки груза, которые могут привести к его несохранности, либо перевозчик имеет непосредственный доступ к грузу, осуществляя погрузку или выгрузку.

При перевозках грузов автомобильным транспортом выдача грузов производится в соответствии с положениями главы 7 ПАПГ. При этом в п. 83 указаны случаи, при которых автомобильный перевозчик должен при выдаче груза проверить массу, количество мест или состояние груза: груз прибыл с поврежденной тарой, в поврежденном кузове грузового транспортного средства или с поврежденными пломбами грузоотправителя; скоропортящийся груз прибыл с нарушением сроков доставки или установленного температурного режима автомобильной перевозки.

При перевозках грузов железнодорожным транспортом обязанностью перевозчика является хранение грузов на станции назначения – в течение 24 часов бесплатно, а после истечения этого времени – за плату (п. 54 УЖТ). При этом указанная плата взимается за хранение не только грузов, выгруженных и находящихся в местах общего пользования, но и грузов в вагонах и контейнерах на железнодорожной станции назначения. Длительность предельных сроков хранения на станции зависит от свойств груза и установлена Правилами хранения грузов в местах общего пользования железнодорожных станций (далее – Правила хранения).

Основной обязанностью грузополучателя по договору перевозки груза в соответствии с транспортным законодательством является прием от перевозчика доставленного груза. Необходимо отметить, что согласно п. 55 УЖТ грузополучатель должен принять прибывший в его адрес груз независимо от наличия определенных правовых оснований (например, по договору поставки) или их отсутствия (в этом случае грузополучатель обязан принять груз на ответственное хранение). Однако при перевозке груза в международном железнодорожном сообщении в соответствии со ст. 26 СМГС получатель имеет право отказаться от приема груза в случаях, когда качество груза по вине перевозчика изменилось настолько, что груз невозможно полностью или частично использовать по первоначальному назначению. Аналогичное СМГС положение установлено ПАПГ (п. 88), где указано, что грузополучатель может отказаться от приема груза, если его качество вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что груз невозможно полностью или частично использовать по прямому назначению.

Помимо получения груза на грузополучателя возлагается и ряд других обязанностей (таможенное оформление прибывших грузов, оформление перевозочных документов и др.). Так, при выполнении им выгрузки он должен очистить транспортные средства, контейнеры от остатков груза, а в необходимых случаях также промыть их и продезинфицировать (п. 45 УЖТ, п. 94 ПАПГ).

5 ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ СТОРОН ПРИ ПРИЕМЕ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ

5.1 Правовые нормы, устанавливающие обязанности сторон по подаче транспортных средств под погрузку, подготовке и предъявлению грузов к перевозке

Согласно ст. 745 ГК перевозчик должен подать под погрузку в срок, установленный договором перевозки, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

Для выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в технически надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверить их пригодность для перевозки данного груза. В свою очередь, важнейшей обязанностью грузоотправителя является предъявление груза в полном объеме и создание надлежащих условий для исполнения перевозчиком его обязанности по приему груза к транспортировке.

Регулирование отношений, связанных с подачей транспортных средств под погрузку, подготовкой и предъявлением грузов к перевозке, осуществляется специальными нормативными правовыми актами, действующими на соответствующих видах транспорта.

На железнодорожном транспорте общие требования к подаваемым транспортным средствам, количество которых определяется в соответствии с принятыми месячными и дополнительными заявками на перевозку грузов, уточняющими их графиками подачи вагонов, установлены п. 40 УЖТ, согласно которому *перевозчик должен подавать под погрузку вагоны, контейнеры перевозчика:*

- исправные в техническом отношении;
- годные для перевозки конкретного груза;
- очищенные от остатков грузов и мусора, со снятыми реквизитами крепления;
- промытые и продезинфицированные в случаях, определенных ППГ.

Под исправностью подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров перевозчика *в техническом отношении (технической исправностью)* понимается их соответствие требованиям Правил технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь, другим техническим нормативным правовым актам. Техническая исправность вагонов, контейнеров перевозчика, обеспечивающая безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, во всех случаях определяется перевозчиком.

Под коммерческой исправностью понимается такое состояние вагонов, контейнеров, которое обеспечивает сохранность перевозимых грузов. Так, технически исправный подвижной состав, пригодный для перевозки одного рода груза (например, хоппер для перевозки сыпучих грузов), не может быть использован для перевозок грузов другого рода (жидких и др.). Одним из требований УЖТ является пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров для перевозки определенного груза (конкретной его партии). Указанная пригодность исправных вагонов, контейнеров называется их пригодностью для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении и означает такую техническую и коммерческую исправность вагонов, контейнеров, от которой зависит обеспечение при перевозке сохранности именно данного груза с учетом его конкретных свойств (например, отсутствие постороннего запаха при перевозке продовольственных товаров) [6]. В соответствии с п. 40 УЖТ обязанность по определению пригодности для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении возлагается следующим образом:

- вагонов – на грузоотправителей, если погрузка производится ими, или на перевозчиков, если погрузка производится перевозчиком;
- контейнеров, специализированных вагонов – на грузоотправителей.

Согласно п. 6 Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила приема) в случае, если в соответствии с требованиями актов законодательства, заключенных контрактов или договоров на поставку товаров пригодность вагонов, контейнеров в коммерческом отношении для перевозки отдельных категорий грузов должна удостоверяться определенным документом, это подтверждение во всех случаях обеспечивается грузоотправителем за свой счет.

В случаях, когда поданный под погрузку вагон или контейнер перевозчика по своему техническому или коммерческому состоянию не обеспечивает сохранность груза при перевозке, грузоотправитель имеет право отказать от погрузки груза в такой вагон, контейнер. В соответствии с п. 6 Правил приема вагоны, признанные непригодными (данное обстоятельство удостоверяется актом общей формы), из числа поданных вагонов исключаются, и плата за их подачу, уборку и пользование не взимается, причем взамен таких вагонов, контейнеров перевозчик должен подать исправные, пригодные для перевозки данного груза вагоны, контейнеры.

В соответствии с УЖТ (п. 40) и ППГ предусмотрены и дополнительные условия определения пригодности под погрузку вагонов, контейнеров, а также их подготовки перед погрузкой. Например, подаваемые под налив цистерны и бункерные полувагоны должны соответствовать роду наливаемого продукта, а их подготовка под налив независимо от принадлежности производится грузоотправителями. Однако такая подготовка согласно Правилам приема может осуществляться при наличии возможности и перевозчиком по договору с грузоотправителями за их счет.

В соответствии с УЖТ (п. 40) допускается подача под погрузку перевозчиком с согласия грузоотправителя неочищенных вагонов перевозчика, что должно быть удостоверено актом общей формы. В этом случае по требованию грузоотправителя перевозчик должен внести ему плату в размере 2 базовых величин за универсальный вагон и 3 базовых величин за специализированный вагон, а грузоотправитель, в свою очередь, обязан выполнить очистку этих вагонов. На основании соглашения сторон грузоотправителю предоставляется и необходимое время на очистку, которое не включается в оплачиваемое время пользования такими вагонами.

На автомобильном транспорте согласно Закону об АТ и ПАПГ (п. 15) автомобильный перевозчик обязан в срок, определенный в договоре об автомобильной перевозке груза, подать под погрузку грузовое транспортное средство, пригодное для автомобильной перевозки данного вида груза. Указанное положение означает, что подаваемое автотранспортное средство, аналогично требованиям УЖТ, должно быть технически и коммерчески исправным, отвечать установленным санитарным требованиям, а в необходимых случаях быть надлежаще оборудованным для перевозки определенного груза.

Пригодность грузового транспортного средства для автомобильной перевозки груза согласно п. 16 ПАПГ определяет грузоотправитель, так как именно ему наилучшим образом известны особенности груза. Аналогично действующим на железнодорожном транспорте правовым нормам грузоотправитель имеет право отказаться от своевременно поданного под загрузку транспортного средства, если оно не соответствует условиям договора или непригодно для автомобильной перевозки данного груза, что приравнивается к неподаче транспортного средства перевозчиком (ст. 42 Закона об АТ). В этом случае грузоотправитель должен составить акт о разногласиях между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки по установленной в приложении 4 к ПАПГ форме и передать его автомобильному перевозчику.

Важнейшей обязанностью грузоотправителя для обеспечения безопасности движения на транспорте, сохранности грузов, своевременной их доставки, эффективности работы перевозчиков является надлежащая подготовка груза к перевозке. Основные обязанности грузоотправителя в этой сфере установлены специальными нормативными правовыми актами, действующими на соответствующих видах транспорта.

Так, на железнодорожном транспорте согласно п. 35 УЖТ *грузоотправитель должен до предъявления к перевозке подготовить груз таким образом, чтобы обеспечивались:*

- транспортабельность груза;
- безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- качество перевозимой продукции;
- сохранность груза, вагонов и контейнеров;

– пожарная и экологическая безопасность при перевозке.

Общим требованием вне зависимости от вида транспорта является обязанность грузоотправителя заблаговременно подсортировать груз, затарить и упаковать его, подгруппировать по грузополучателям, замаркировать грузовые места, при необходимости произвести пакетирование грузов и др. В соответствии с транспортным законодательством при погрузке мелких штучных грузов грузоотправитель обязан объединить мелкие места в более крупные путем увязки их в связки или упаковки в соответствующую тару.

При отгрузке продукции грузоотправитель должен принимать все зависящие от него меры для обеспечения ее сохранности в процессе доставки. Поэтому особое значение при подготовке грузов к перевозке имеет применение в необходимых случаях надлежащей тары (упаковки). Например, согласно п. 35 УЖТ и п. 8 Правил приема грузы, нуждающиеся в таре для предохранения их от утраты, недостачи, повреждения или порчи, обеспечения сохранности вагонов, контейнеров или других грузов и безопасности при транспортировании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре (упаковке).

Тара (упаковка) должна быть прочной и надежно предохранять груз от возникающих в процессе доставки статических (давление верхнего груза) и динамических нагрузок (горизонтальные и вертикальные толчки и колебания при выполнении маневровых операций, проследовании кривых и стрелочных переводов, перегрузки кранами и др.), а также климатических воздействий (дождь, ветер, солнце, мороз и др.).

Согласно транспортному законодательству перевозчик имеет право проверить соответствие тары (упаковки) грузов указанным выше требованиям. На основании результатов наружного осмотра тары (упаковки) груза перевозчик имеет право отказать в приеме груза к перевозке, если грузоотправитель не устранит выявленные перевозчиком недостатки, которые могут вызвать несохранность груза и повреждение транспортных средств. Следует отметить, что соответствующие требования к подготовке предъявляемого к перевозке груза касаются не только грузов, перевозимых в таре, упаковке.

Предъявляемые к перевозке грузоотправителем тарные и штучные грузы должны иметь транспортную маркировку, а при необходимости – знаки опасности. Маркировка груза позволяет установить его принадлежность определенному грузовладельцу при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, сортировке в пути следования и выдаче, обеспечить доставку груза по назначению при утрате перевозочных документов, а также соблюдение необходимых мер предосторожности при доставке груза.

Содержание, способы, порядок нанесения маркировки установлены специальными нормативными правовыми актами, действующими на соответствующих видах транспорта. Так, на железнодорожном транспорте требования к транспортной маркировке, состоящей из манипуляционных знаков

(изображений, указывающих на способы обращения с грузом), основных, дополнительных и информационных надписей, определены пп. 9–15 Правил приема, а на автомобильном транспорте – в главе 4 ПАПГ.

В соответствии с СМГС при перевозке груза в бесперегрузочном сообщении на открытом подвижном составе в тех случаях, когда невозможно визуально определить количество мест в погруженном вагоне и возможно изъять отдельные места груза без нарушения крепления, на груз должна быть нанесена отправителем предохранительная маркировка. Она выполняется таким образом, чтобы при изъятии любого места груза было видно ее повреждение.

Необходимо отметить, что аналогично перевозкам железнодорожным транспортом грузоотправитель обязан обеспечить предоставление автомобильному перевозчику вместе с транспортным документом оформленных надлежащим образом грузосопроводительных документов и несет ответственность за их непредоставление в полном объеме.

Кроме того, в п. 21 ПАПГ указаны конкретные обстоятельства, когда автомобильный перевозчик имеет право отказаться от приема груза к перевозке (груз предъявлен в ненадлежащей таре или упаковке; груз не соответствует принятой к исполнению заявке или разовому заказу и др.). В п. 22 ПАПГ определены и случаи, при которых грузоотправитель не должен предъявлять груз к перевозке (автомобильная перевозка груза запрещена законодательством Республики Беларусь; на груз не оформлены соответствующие сертификаты, иные грузосопроводительные документы и др.), а также когда автомобильный перевозчик не должен принимать груз к перевозке (груз создает угрозу безопасности дорожного движения, ограничивает обзор водителю, затрудняет управление транспортным средством и т. п.).

5.2 Обязанности сторон по выполнению грузовых операций

При перевозке грузов на различных видах транспорта обязанности сторон (перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя) по выполнению грузовых операций отличаются. Согласно ст. 745 ГК в том случае, когда погрузочно-разгрузочные работы осуществляются перевозчиком, они должны выполняться на договорной основе с отправителем (получателем) груза. Поэтому во всех случаях выполнения погрузки, выгрузки перевозчиками (независимо от обязательности их выполнения) они взимают с грузоотправителей, грузополучателей плату за погрузку, выгрузку, установленную в соответствии с законодательством.

На железнодорожном транспорте в соответствии с п. 39 УЖТ погрузка грузов в вагоны и автомобили, а также выгрузка из них производится:

– перевозчиком по договорам с грузоотправителями и грузополучателями – в местах общего пользования, имеющих необходимые устройства и механизмы, за исключением опасных, скоропортящихся, негабаритных и других грузов, указанных в ППГ, погрузка и выгрузка которых не обязательна

для перевозчика (грузы, перевозимые в крытых вагонах, масса одного места которых превышает 0,5 тонны; грузы, перевозимые наливом, насыпью и навалом; грузы, перевозимые в специализированном подвижном составе; грузы, перевозимые в сопровождении проводников грузоотправителей, грузополучателей; сырые продукты животного происхождения);

– грузоотправителями и грузополучателями – в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, если погрузка и выгрузка грузов не обязательна для перевозчика.

В соответствующей графе накладной должно быть отмечено, кем произведена погрузка в вагон (перевозчиком или грузоотправителем), причем при перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении согласно ст. 19 СМГС, если в накладной отсутствуют сведения о том, кем погружен груз, то считается, что его погрузка осуществлена грузоотправителем.

Обязанность выполнения погрузочно-разгрузочных работ в местах общего пользования перевозчиком обусловлена наличием необходимых для этого устройств и механизмов, а исключение из перечня грузов опасных, скоропортящихся, негабаритных и других связано с особенностями их погрузки-выгрузки и работы мест общего пользования (необходимость выполнения специальных требований по охране окружающей среды, пожарной безопасности, ветеринарного контроля и т. д.; производство операций с разнообразными по свойствам грузами при условии необходимости обеспечения их сохранности и др.). Грузоотправители (грузополучатели) имеют право производить погрузку (выгрузку) грузов в местах общего пользования своими силами и средствами.

При выполнении погрузочно-разгрузочных работ грузоотправителями, грузополучателями (в том числе при осуществлении грузовых операций по соответствующим договорам с другими организациями) на них возлагаются обязанности по выбору надлежащего способа и метода выполнения погрузочно-разгрузочных работ, используемых устройств и механизмов, пригодности мест складирования грузов для обеспечения экологических требований, санитарно-эпидемиологических норм, безопасности и сохранности иных грузов, перевозочных средств и др. [24].

Перевозчики по договорам с грузоотправителями, грузополучателями при наличии соответствующих возможностей за плату в соответствии с законодательством могут принимать на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования с грузами, погрузка (выгрузка) которых для них не обязательна. При этом обязанность по погрузке (выгрузке) согласно УЖТ по-прежнему возлагается на грузоотправителя (грузополучателя). Следовательно, грузоотправитель обязан обеспечить соблюдение при погрузке требований ППГ, им определяется пригодность вагонов, контейнеров для перевозки конкретного груза в коммерческом отношении, груз следует за пломбами (ЗПУ) грузоотправителя и т. д.

Погрузка, размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны обеспечивать безопасность движения поездов и эксплуатации железно-

дорожного транспорта, возможность механизации погрузочно-разгрузочных работ, сохранность грузов, вагонов, контейнеров. В соответствии с п. 41 УЖТ погрузка грузов в вагоны и контейнеры должна производиться исходя из установленных технических норм их загрузки (определяются Белорусской железной дорогой из условий обеспечения максимального использования грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров и сохранности грузов), но не выше грузоподъемности согласно трафарету, указанному на вагоне, контейнере. Грузы, для которых технические нормы загрузки не установлены, по требованию перевозчика загружаются до полного использования вместимости вагона, контейнера, но не более их грузоподъемности (при ее превышении грузоотправитель обязан выгрузить излишек груза) [6].

При погрузке определенных грузов, указанных в приложении 1 к Правилам приема, сторона, осуществляющая погрузку (перевозчик или грузоотправитель), обязана обеспечить подготовку крытых вагонов, контейнеров в соответствии с правилами перевозок опасных грузов.

Важнейшее значение для рационального использования грузоподъемности и вместимости вагонов, контейнеров имеет надлежащее размещение и крепление в них грузов. Размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах осуществляется в соответствии с СМГС (приложение 3 к СМГС – Технические условия размещения и крепления грузов), другими международными договорами, Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, законодательством Республики Беларусь, в том числе техническими нормативными правовыми актами. Размещение и крепление грузов в вагонах, контейнерах должны производиться с учетом различных факторов, воздействующих на груз в процессе его перевозки, включая выполняемую маневровую работу. При размещении груза следует учитывать его габариты и требования равномерного распределения нагрузки его массы по площади пола вагона, контейнера. В соответствии с п. 16 Правил приема погрузка в вагоны, контейнеры грузов, на упаковке которых имеются манипуляционные знаки и предупредительные надписи, должна осуществляться с соблюдением требований этих знаков и надписей.

Ответственность за правильность погрузки, размещения и крепления груза в вагоне, контейнере несет грузоотправитель или перевозчик в зависимости от того, кем производилась погрузка (на кого возлагалась эта обязанность).

Для осуществления погрузки, размещения, крепления и перевозки грузов необходимы различные приспособления, материалы и оборудование. Они требуются для перемещения груза в вагон, контейнер (настилы, стропы, поддоны и др.), крепления груза (бруски, стойки, растяжки, обвязки, подкладки и др.), перевозки (дверные заграждения, турникеты и др.). Согласно п. 42 УЖТ определено, что все необходимые для указанных выше целей оборудование, приспособления и материалы должны предоставляться гру-

зотоправителями (независимо от того, кем производится погрузка) с указанием сведений о них на оборотной стороне оригинала накладной в соответствии с Правилами заполнения перевозочных документов в графе «Особые заявления и отметки отправителя».

Приспособления, материалы и оборудование устанавливаются грузоотправителем или перевозчиком, а их снятие производится грузополучателем либо перевозчиком в зависимости от того, кем выполняется грузовая операция. В дальнейшем независимо от того, кем производилась выгрузка, указанные в накладной оборудование, приспособления и материалы, принадлежащие грузоотправителю, выдаются на железнодорожной станции назначения грузополучателю вместе с грузом (п. 42 УЖТ).

Обязанности по выполнению грузовых операций при автомобильных перевозках возлагаются на грузоотправителей и грузополучателей, если иное не предусмотрено в соответствующем договоре. Погрузка груза на транспортное средство, закрепление груза, укрытие, увязка и другие сопутствующие операции должны выполняться грузоотправителями, а разгрузка, снятие креплений, покрытий и др. – грузополучателями. В обязанности автомобильного перевозчика входит контроль погрузки, укладки и крепления груза в кузове транспортного средства, закрытия бортов и люков, осуществляемых грузоотправителем, который по указанию автомобильного перевозчика должен устранить нарушения укладки и крепления груза [27].

Согласно п. 71 ПАПГ грузоотправитель обязан загружать автотранспортное средство с учетом соблюдения допустимых весовых и габаритных параметров, установленных соответствующим Указом Президента Республики Беларусь (превышение этих параметров возможно только после получения специального разрешения на проезд). Размещение и крепление груза в кузове транспортного средства должны осуществляться в соответствии с установленными законодательством требованиями так, чтобы обеспечивалась сохранность груза, его упаковки и транспортного средства во время автомобильной перевозки.

Аналогично железнодорожному транспорту по соглашению с заказчиком автомобильной перевозки за соответствующую плату автомобильный перевозчик может выполнять погрузочно-разгрузочные работы. В этом случае он несет ответственность за повреждение или порчу груза, происшедшие по его вине при погрузке и разгрузке (п. 69 ПАПГ).

Следует отметить, что автотранспортным законодательством на грузоотправителя и грузополучателя возлагается обязанность по содержанию погрузочно-разгрузочных площадок и подъездных путей к ним в состоянии, обеспечивающем беспрепятственный проезд и маневрирование грузового транспортного средства, а также надлежащему освещению рабочих мест в темное время суток.

5.3 Правовые нормы, регламентирующие порядок определения массы грузов и пломбирования транспортных средств

Порядок приема грузов к перевозке, требования к осуществлению погрузки, размещения и крепления грузов в транспортных средствах, определения массы, содержание маркировки и др. регламентируется специальными нормативными правовыми актами, действующими на различных видах транспорта: на автомобильном транспорте – Закон об АТ и ПАПП, на железнодорожном это прежде всего УЖТ и Правила приема (например, в п. 31 Правил подробно установлен порядок приема грузов к перевозке с учетом соблюдения требований к вагонам в коммерческом отношении), и т. д. При этом на всех видах транспорта в транспортных (перевозочных) документах должна быть указана масса груза, что составляет важную часть договора перевозки и является обязательным условием для его заключения. Определение массы груза необходимо для обеспечения безопасности движения, сохранности перевозимого груза, контроля использования грузоподъемности транспортных средств, расчета провозной платы.

Следует отметить, что способы и порядок определения массы грузов на различных видах транспорта имеют как общее, так и существенные отличия. Так, на железнодорожном и автомобильном транспорте в накладной (соответственно железнодорожной или товарно-транспортной) для грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом и в контейнерах должна быть указана масса, а для тарных и штучных грузов – масса и количество мест, причем масса тарных и штучных грузов определяется до предъявления их к перевозке с указанием на каждом грузовом месте массы брутто и нетто.

Помимо определения общей массы в вагоне, контейнере, автотранспортном средстве груза, предъявляемого к перевозке по одной накладной, *путем взвешивания* (на вагонных, товарных, автомобильных весах) или подсчетом массы *по стандарту* либо *по трафарету* возможно определение массы некоторых грузов *посредством обмера* или *расчетным путем*. Однако применение указанных дополнительных способов определения массы грузов на железнодорожном транспорте согласно УЖТ и Правилам приема не допускается без согласования с перевозчиком, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может привести к превышению грузоподъемности (перегрузу) вагонов, контейнеров [28].

В соответствии с п. 48 УЖТ на железнодорожном транспорте *определение массы грузов производится* перевозчиком или грузоотправителем в зависимости от того, кем из них производится погрузка грузов в местах общего и необщего пользования. При этом определение массы груза по стандарту, по трафарету, расчетным путем, по обмеру, а также масса груза, перевозимого в контейнере, во всех случаях (независимо от места погрузки и от того, кем она выполняется) осуществляется грузоотправителем. Он также во всех случаях определяет количество мест грузов, предъявляемых к перевозке.

На железнодорожном транспорте согласно Правилам приема (п. 25) сведения о массе груза, способ ее определения и то, кем она определена, указывается грузоотправителем или перевозчиком (определявшей массу стороной) в соответствующих графах оригинала накладной. При определении массы груза по стандарту дополнительно указывается масса одного грузового места брутто и нетто. При предъявлении грузов для перевозки в оригинале накладной грузоотправитель должен указать и предельную погрешность измерения массы в графе «Способ определения массы» за исключением случаев определения массы груза по стандарту, по трафарету и посредством обмера.

На автомобильном транспорте согласно ст. 44 Закона об АТ определение массы груза и (или) проверка числа грузовых мест производятся совместно грузоотправителем и автомобильным перевозчиком (их представителями) техническими средствами грузоотправителя, если иное не установлено соглашением сторон. Грузоотправитель должен указать в товарно-транспортной накладной (далее – ТТН) или накладной *CMR* не только массу груза, но и способ ее определения, если она определена непрямым взвешиванием. В соответствии с п. 32 ПАПГ при автомобильной перевозке грузов в крытых грузовых транспортных средствах, их отдельных секциях, контейнерах или цистернах, опломбированных грузоотправителем, определение массы груза производится им. Представитель автомобильного перевозчика не участвует в этом случае в определении массы груза, поэтому его подпись в товарно-транспортной накладной не означает приема к перевозке определенного количества груза, а подтверждает только сам факт приема груза к перевозке.

Порядок определения массы определенных видов грузов устанавливается Правилами перевозок грузов, действующими на различных видах транспорта. Например, на железнодорожном транспорте в соответствии с Правилами приема масса грузов, перевозимых наливом в цистернах, определяется путем взвешивания или расчетным путем замера высоты налива и определения объема налитого отправителем груза на основе применения таблиц калибровки железнодорожных цистерн (в накладной грузоотправителем указывается также высота налива, температура и плотность груза в цистерне). Расчетным путем или взвешиванием на вагонных весах определяется грузоотправителем и масса грузов, перевозимых в бункерных полувагонах.

Грузы, перевозимые навалом, насыпью и наливом, а также грузы, взвешивание которых на товарных весах невозможно, в соответствии с п. 47 УЖТ взвешиваются на вагонных весах. Взвешивание вагонов на вагонных весах может производиться в движении или с остановкой вагонов (с расцепкой их либо без расцепки) в соответствии с п. 21 Правил приема. При отсутствии у грузоотправителя соответствующих весов (вагонных, товарных и др.) перевозчик за плату может предоставить ему свои весы при их наличии. Во всех случаях, когда масса груза определяется грузоотправителем, перевозчик может проверить ее правильность.

При перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении национальным законодательством страны отправления определяется обязанность перевозчика или отправителя производить погрузку груза в вагон. Определение массы и количества мест сдаваемого к перевозке груза в вагоне осуществляется согласно СМГС отправителем, если иное не предусмотрено национальным законодательством страны отправления груза. При этом отправитель должен указать в накладной количество мест груза во всех случаях, за исключением:

- грузов, перевозимых в вагоне навалом, насыпью, наливом;
- груза в таре, упаковке или штучного груза, перевозимых на открытом подвижном составе или в контейнерах открытого типа, если общее количество мест превышает 100.

В целом, в СМГС (приложение 1 к СМГС (Правила перевозок грузов), раздел 1 – Прием грузов к перевозке) определены те же способы определения массы грузов, что и Правилами приема. При этом помимо взвешивания в СМГС выделено определение массы расчетным путем, которое включает определение массы груза: по трафарету; по стандарту; по обмеру; по замеру высоты налива; с использованием счетчиков или других верифицированных средств измерения.

В целях обеспечения сохранности грузов, упрощения порядка и сокращения времени на прием грузов к перевозке и выдачи их грузополучателям, установления ответственности за нарушение целостности грузовых отправок при их доставке *транспортным законодательством предусмотрена обязанность пломбирования* перевозочных средств.

Согласно п. 49 УЖТ пломбами или запорно-пломбировочными устройствами (далее – ЗПУ) должны быть опломбированы загруженные крытые вагоны (в том числе специализированные), цистерны и контейнеры. Обязанность по пломбированию крытых вагонов и цистерн возлагается на перевозчика или грузоотправителя в зависимости от того, чьими средствами выполнена погрузка. Загруженные контейнеры должны быть опломбированы грузоотправителем, за исключением контейнеров с домашними вещами, которые опломбируются ЗПУ перевозчика или организации, оказывающей транспортно-экспедиционные услуги. Согласно приложению 5 к Правилам пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте общего пользования (далее – Правила пломбирования) определен перечень грузов, допущенных к перевозке во внутрисубъектском сообщении в вагонах без пломб или ЗПУ, но с обязательным использованием проволочной закрутки. В международном железнодорожном сообщении перевозка грузов в вагонах, контейнерах без пломб или ЗПУ не допускается, при этом пломбируются только те конструктивные отверстия вагонов, контейнеров, которые имеют устройства для пломбирования.

Технические требования к пломбам и ЗПУ, порядок пломбирования вагонов и контейнеров установлены Правилами пломбирования, в том числе в

приложении 1 к ним относятся способы наложения пломб, ЗПУ. При этом в порядке, установленном для загруженных вагонов, контейнеров, пломбироваться пломбами (ЗПУ) или запираяться закрутками должны и порожние вагоны, контейнеры после выгрузки из них грузов в случаях, определенных п. 5 Правил пломбирования, а обязанность по выполнению этой операции возлагается на сторону, обеспечивающую выгрузку. Снятие пломб (ЗПУ) или закруток с таких порожних вагонов, контейнеров, подаваемых под погрузку, производится стороной (перевозчиком либо грузоотправителем), которая будет осуществлять погрузку.

Правила пломбирования определяют порядок наложения пломб или ЗПУ, устанавливают содержание знаков на них. Пломбы и ЗПУ не должны допускать возможность снятия с вагона, контейнера (доступа к грузу) без нарушения их целостности. Перевозчик обязан контролировать соблюдение грузоотправителем положений Правил пломбирования, в том числе в связи с тем, что исправность пломб (ЗПУ) грузоотправителя позволяет в соответствующих случаях доказать (при исправности вагона, контейнера) отсутствие доступа посторонних лиц к грузу в процессе его доставки. При нарушении грузоотправителем указанных выше требований и отказе их устранить перевозчик имеет право не принимать груз к перевозке [28].

В случае вскрытия вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автотракторная техника и др.) для таможенного досмотра или других видов контроля такие вагоны, контейнеры, перевозимые грузы должны быть опломбированы перевозчиком новыми пломбами или ЗПУ (полностью или только с заменой снятых для осуществления проверки) с соответствующей отметкой в накладной. Для обеспечения идентификации вагонов, контейнеров, перевозимых грузов перевозчик может предоставлять таможенным или иным контролирующим органам пломбы, ЗПУ с возмещением расходов на их предоставление за счет грузоотправителей, грузополучателей.

Вскрытие вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автомобили, тракторы и др.) с заменой пломб или ЗПУ для проведения таможенного досмотра либо других видов контроля удостоверяется *актом вскрытия вагона, контейнера или груза* в порядке, предусмотренном Правилами составления актов при перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования (во внутрисубъектском сообщении) или требованиями СМГС (в международном сообщении). Акт вскрытия составляется перевозчиком на железнодорожной станции, на которой производилось вскрытие вагона, контейнера, груза, и должен быть подписан уполномоченными представителями перевозчика на железнодорожной станции и соответствующими представителями таможенного, ветеринарного, карантинного или другого органа, проводившего контроль.

При перевозках другими видами транспорта действуют во многом аналогичные правила о пломбировании транспортных средств и контейнеров с учетом особенностей перевозки и используемых технических средств. Так, на автомобильном транспорте обязанность грузоотправителя по опломби-

рованию установлена для транспортных средств с кузовом типа «фургон», контейнеров и цистерн в адрес одного грузополучателя, а при перевозке по нескольким адресам автомобильный перевозчик может устанавливать перегородки, разделяющие кузов на отдельные пломбируемые секции. Перед предъявлением к перевозке мелкоштучных товаров в таре грузоотправитель должен их опломбировать или обандеролить.

5.4 Правовые нормы, регламентирующие порядок объявления ценности грузов и сопровождения их в пути

Транспортное законодательство предусматривает возможность объявления ценности груза исходя из положений ст. 750 ГК, в которой указан размер возмещения перевозчиком ущерба при утрате груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности. Практическое значение объявления ценности состоит в том, что грузополучатель (грузоотправитель) при несохранной перевозке освобождается от обязанности доказывать стоимость груза, так как в соответствии с законодательством размер возмещения ущерба в этом случае определяется объявленной ценностью груза. Следует отметить, что на различных видах транспорта условия и порядок предъявления к перевозке грузов с объявлением ценности существенно отличается.

На железнодорожном транспорте ППГ установлены перечни грузов, объявление ценности которых является обязательным, и грузов, объявление ценности которых не допускается (п. 37 УЖТ). Так, Правилами перевозок железнодорожным транспортом общего пользования грузов с объявленной ценностью (далее – Правила перевозок с объявленной ценностью) определен *перечень грузов, ценность которых должна быть объявлена грузоотправителем* при предъявлении их к перевозке:

- драгоценные металлы, камни и изделия из них;
- ценные меха и изделия из них;
- музейные и антикварные ценности, предметы искусства, картины, статуи и другие художественные изделия;
- домашние вещи, перевозимые без сопровождения (разрешается принимать к перевозке домашние вещи без объявления ценности при условии, что грузоотправитель в соответствующей графе оригинала накладной делает отметку «Без объявления ценности» и заверит ее своей подписью).

Правилами перевозок с объявленной ценностью установлен и *перечень грузов, объявление ценности которых не разрешается*. К ним относятся следующие предъявляемые к перевозке грузы:

- на открытом подвижном составе;
- навалом, насыпью, наливом;
- в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей;
- в вагонах и контейнерах, опломбированных грузоотправителями.

Объявление ценности всех других грузов, предъявляемых к перевозке, допускается по желанию грузоотправителя.

Необходимо отметить, что согласно СМГС (ст. 17) объявление ценности отправителем может производиться для любого груза по согласованию между перевозчиком и отправителем, за исключением предъявляемого к перевозке вагона, не принадлежащего перевозчику, как транспортного средства (объявление ценности такого вагона не допускается).

В соответствии с УЖТ и ППГ объявленная грузоотправителем ценность груза не должна превышать стоимости груза, которая определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. За объявление ценности груза с отправителя взимается плата (при перевозке во внутриреспубликанском сообщении в размере 1 % от объявленной ценности груза).

При предъявлении к перевозке груза с объявленной ценностью грузоотправитель должен вместе с накладной представить перевозчику опись грузов с объявленной ценностью по предусмотренной Правилами перевозок с объявленной ценностью форме в трех экземплярах (первый экземпляр остается у перевозчика, второй – у грузоотправителя, третий экземпляр закрепляется на видном месте внутри вагона, контейнера или при перевозке грузов мелкой отправкой вкладывается в одно из грузовых мест). Аналогичное положение согласно СМГС действует только при перевозке с объявленной ценностью домашних вещей, когда их опись составляется в четырех экземплярах (четвертый экземпляр прикладывается к накладной и следует вместе с ней до станции назначения).

В соответствии с Правилами перевозок с объявленной ценностью при перевозке груза с использованием электронной накладной опись может составляться в форме электронного документа при наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузоотправителем.

При приеме груза, предъявляемого к перевозке, перевозчик имеет право проверить, соответствует ли размер объявленной ценности груза его стоимости. Для проведения проверки грузоотправитель по требованию перевозчика обязан предъявить документы, подтверждающие стоимость груза, а при необходимости вскрыть груз для осмотра и проверки ценности в случае возникновения предположений о завышении грузоотправителем ценности груза при ее объявлении.

На автомобильном транспорте заказчик автомобильной перевозки имеет право при предъявлении к перевозке объявить ценность любого груза за исключением части груза, перевозимого по одной товарно-транспортной накладной, а автомобильный перевозчик может принять груз с объявленной в заявке заказчиком ценностью, которая также не должна превышать реальную стоимость груза. Согласно п. 25 ПАПГ если у автомобильного перевозчика вызывает сомнения величина объявленной ценности, то он может привлечь экспертов и составить акт о реальной стоимости груза.

При осуществлении международной автомобильной перевозки ее заказчик может объявить стоимость груза в накладной *CMR* в соответствии с КДПГ при условии уплаты установленной по соглашению с перевозчиком надбавки к провозной плате.

В процессе доставки с целью обеспечения наилучшей сохранности и безопасности движения отдельные *грузы могут перевозиться в сопровождении представителей грузоотправителей, грузополучателей.*

Указанные грузы, перевозимые различными видами транспорта, можно условно объединить в четыре основные группы:

- грузы, требующие особых условий перевозки (опасные грузы, сопровождение которых предусмотрено законодательством; железнодорожный подвижной состав, перевозимый на своих осях в недействующем состоянии, и др.);

- грузы, требующие особой охраны в пути (музейные и антикварные ценности; личные, специальные автомобили и автотракторная техника при перевозках железнодорожным транспортом и др.);

- грузы, требующие ухода за ними в пути (животные, птицы и пчелы; растения и живые цветы; живая рыба и др.);

- спиртосодержащая продукция при определенных условиях перевозки.

На автомобильном транспорте сопровождение грузов осуществляется автомобильным перевозчиком или ее заказчиком согласно условиям соответствующего договора. При этом более полный перечень грузов, сопровождение которых при автомобильной перевозке должен организовать ее заказчик, определен в п. 24 ПАПГ.

На железнодорожном транспорте более конкретный перечень грузов, сопровождаемых представителями (проводниками грузоотправителей, грузополучателей), и порядок их перевозки во внутриреспубликанском железнодорожном сообщении установлен Правилами перевозок грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила перевозок в сопровождении проводников), а при перевозке в международном железнодорожном сообщении определен СМГС (приложение 1 к СМГС (Правила перевозок грузов), раздел 4 – Специальные условия перевозок отдельных видов грузов), другими международными договорами и Правилами перевозок в сопровождении проводников.

Следует отметить, что грузоотправитель как во внутриреспубликанском, так и в международном железнодорожном сообщении может предъявлять к перевозке в сопровождении проводников и другие грузы, кроме указанных выше.

Помимо работников грузоотправителя (грузополучателя) проводниками могут назначаться и работники организаций, с которыми грузоотправители или грузополучатели имеют соглашения на оказание услуг по сопровождению грузов. При этом в соответствии с требованиями п. 15 Правил перевозок в сопровождении проводников и п. 12.5 приложения 1 к СМГС в качестве проводников должны быть представлены только те лица, которые имеют соответствующую квалификацию, т. е. могут полностью обеспечить выпол-

нение определенного рода работы по сопровождению груза, в частности, осуществлять соответствующий надзор, обслуживание, присмотр или уход за сопровождаемыми грузами, а также своевременно предотвращать или отражать опасность, исходящую от данного груза либо угрожающую ему [6].

Согласно Правилам перевозок в сопровождении проводников (п. 16) грузоотправители, грузополучатели при назначении проводников для сопровождения грузов обязаны:

- проинструктировать надлежащим образом проводников об их задачах, обязанностях и правах при сопровождении груза, об их поведении в пути следования для обеспечения выполнения проводниками в полном объеме своей работы, соблюдения порядка, дисциплины и безопасности;

- обеспечить проводникам все условия для сопровождения, охраны грузов и снабдить необходимыми для выполнения их работы документами, средствами, материалами и инструментами.

На основании предъявленных проводником паспорта и перевозочных документов перевозчик ему выдает удостоверение установленной формы, в котором при получении проводник ставит свою подпись, ознакомившись с правами, обязанностями и правилами поведения.

К основным обязанностям проводников относятся: обеспечение сохранности сопровождаемых ими грузов; уход за животными и птицами; принятие необходимых мер для предохранения грузов от порчи; поддержание в вагоне необходимой температуры, его вентилирование; наблюдение за состоянием крепления и устойчивостью груза в вагоне; сдача сопровождаемого груза грузополучателю и др. (п. 13 Правил перевозок в сопровождении проводников). Кроме того, проводники должны выполнять правила поведения проводника и требования, направленные на обеспечение безопасности проводников, других лиц и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также сохранности грузов, установленные ППГ и СМГС.

Количество проводников устанавливается грузоотправителями (грузополучателями), но с учетом определенных ограничений согласно Правилам перевозок в сопровождении проводников и п. 12.3 приложения 1 к СМГС. За проезд проводников взимается соответствующая плата.

6 ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ СТОРОН В ПРОЦЕССЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ И ВЫДАЧИ ГРУЗА

6.1 Правовые нормы, регламентирующие переадресовку грузов на транспорте

Транспортным законодательством предусмотрена возможность изменения условий договора перевозки груза в процессе его доставки (переадресовка груза), имеющая определенные особенности на различных видах транспорта.

При перевозках железнодорожным транспортом переадресовка выполняется перевозчиком по заявлению грузоотправителя или грузополучателя, что обусловлено их правом распоряжаться грузом, и состоит в изменении железнодорожной станции назначения и (или) грузополучателя. По заявлению грузоотправителя или владельца вагона перевозчик может переадресовать и порожний вагон грузоотправителя, грузополучателя. Порядок переадресовки грузов, в том числе порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей, установлен Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте общего пользования (далее – Правила переадресовки), которые применяются также при перевозках грузов в международном сообщении, если иное не определено СМГС и другими международными договорами.

Переадресовка осуществляется на основании заявления грузоотправителя (грузополучателя), которое он должен подать в подразделение перевозчика, принимающее решение о переадресовке, или перевозчику на соответствующую железнодорожную станцию в случаях, предусмотренных СМГС и главой 2 Правил переадресовки. Содержание заявления о переадресовке определено в п. 4 Правил переадресовки, причем по требованию подразделений перевозчика к заявлению о переадресовке груза должно прилагаться письменное подтверждение согласия нового грузополучателя.

Заявление о переадресовке подается в письменной форме (при передаче по факсу, телетайпу, телеграфу – с последующим предоставлением оригинала перевозчику на железнодорожную станцию отправления или назначения груза по месту нахождения заявителя), если иная форма не предусмотрена соглашением сторон. Заявление о переадресовке и прилагаемые к нему документы могут быть переданы в электронном виде, если грузоотправитель, грузополучатель или владелец порожнего собственного вагона имеет договор об электронном обмене документами с перевозчиком [6].

Согласно п. 6 Правил переадресовки заявление о переадресовке должно быть рассмотрено в течение двух рабочих дней с момента его получения. В соответствии с Правилами переадресовки перевозчик может отказать в переадресовке, если:

- переадресовка не осуществима или создаст затруднение на железнодорожной станции, где предусмотрено ее осуществление;
- переадресовка может нарушить технологию перевозочного процесса;
- действует прекращение или ограничение погрузки в соответствии с п. 38 УЖТ в отношении новой железнодорожной станции назначения либо грузополучателя.

При необходимости переадресовки груза в международном сообщении решение о возможности ее осуществления принимается подразделением перевозчика с учетом согласования перевозки с перевозчиками других государств в случаях, предусмотренных СМГС, Правилами приема заявок.

В соответствии с п. 8 Правил переадресовки она не может быть произведена, если грузополучатель раскредитовал перевозочные документы и осуществлена фактическая выдача груза, т. е. право переадресовки ограничено моментом передачи груза получателю. По заявлению грузоотправителя не выполняется переадресовка и в случае, когда грузополучатель подал в установленном Правилами переадресовки порядке заявление о переадресовке или им осуществлено раскредитование перевозочных документов.

Разрешение на переадресовку направляется соответствующим подразделением перевозчика на железнодорожную станцию, на которой осуществляется переадресовка, в письменном виде, а при переадресовке в пути следования – и на железнодорожную станцию первоначального назначения. Перевозчик со станции переадресовки груза обязан уведомить о ее выполнении телеграммой на железнодорожную станцию первоначального назначения.

В соответствии с п. 7 Правил переадресовки для грузов, перевозимых во внутриреспубликанском сообщении, переадресовка в пути следования, а также переадресовка на основании заявления грузоотправителя, производится по первоначальным перевозочным документам. По новым перевозочным документам осуществляется переадресовка на железнодорожной станции назначения грузов, следующих во внутриреспубликанском сообщении, по заявлению грузополучателя, при изменении железнодорожной станции назначения. Однако и в этом случае по первоначальным перевозочным документам внутриреспубликанского сообщения производится переадресовка грузов, перевозимых на открытом подвижном составе, способ размещения и крепления которых не предусмотрен приложением 3 к СМГС.

Согласно п. 7 Правил переадресовки при ее оформлении по новым перевозочным документам грузополучатель должен оформить получение груза по первоначальным перевозочным документам с внесением по ним всех

провозных платежей и оформить новые перевозочные документы с оплатой всех причитающихся платежей.

По первоначальным перевозочным документам международного сообщения осуществляется переадресовка в пределах Белорусской железной дороги на железнодорожных станциях назначения грузов, следующих в международном сообщении. При этом новыми перевозочными документами международного сообщения оформляется переадресовка, если грузополучатель раскредитовал первоначальные перевозочные документы международного сообщения, но груз ему фактически не выдан.

Переадресовка грузов по первоначальным перевозочным документам производится без снятия пломб, ЗПУ первоначального грузоотправителя. Переадресовка грузов по новым перевозочным документам при исправных пломбах, ЗПУ первоначального грузоотправителя также может осуществляться без их снятия (в этом случае они считаются пломбами, ЗПУ нового грузоотправителя) или по желанию грузополучателя со снятием этих пломб, ЗПУ и наложением новых [6].

Особенности оформления перевозочных документов и начисления провозных платежей при переадресовке грузов, следующих в различных видах сообщений, подробно указаны в главе 2 Правил переадресовки. А особенности переадресовки отдельных видов грузов (подлежащих ветеринарному контролю, скоропортящихся и др.) установлены, помимо Правил переадресовки, соответствующими правилами перевозок этих грузов.

За переадресовку груза грузоотправитель (грузополучатель) согласно п. 52 УЖТ должен внести перевозчику соответствующую плату. Правилами переадресовки (п. 19) установлено также, что при задержке вагонов, контейнеров по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам в ожидании переадресовки уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции составляется акт общей формы, который является основанием для взимания причитающихся перевозчику платежей.

Грузоотправитель или грузополучатель, по заявлению которого произведена переадресовка, согласно п. 53 УЖТ является ответственным соответственно перед первоначальным грузополучателем либо грузоотправителем за последствия переадресовки и обязан урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным и фактическим грузополучателями без участия перевозчика.

В соответствии с СМГС изменение договора перевозки (переадресовка груза) имеет существенные особенности. Статья 25 СМГС регламентирует изменение договора перевозки по инициативе отправителя или получателя груза, причем точно определяя сферу и условия реализации этого их права.

Право отправителя на изменение железнодорожной станции назначения груза и (или) получателя груза прекращается с момента выдачи накладной

получателю или прибытия груза на входную пограничную станцию страны назначения, если у перевозчика уже имеется письменное заявление получателя об изменении договора (ст. 25 § 5 СМГС). Получатель может произвести изменение договора перевозки (переадресовать груз) на основе СМГС только в пределах страны назначения – на входной пограничной станции страны назначения до момента, когда груз еще не отправлен с этой станции. Если груз проследовал такую станцию, то его переадресовка осуществляется получателем только в соответствии с национальным законодательством, действующим в стране назначения. Однако при изменении договора перевозки порожнего вагона СМГС предоставляет отправителю и получателю равные права – возможность изменения договора на всём пути следования.

Переадресовка согласно СМГС осуществляется на основании письменного заявления отправителя (подаваемого договорному перевозчику) или получателя (подаваемого выдающему груз перевозчику). Перевозчик имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения только в случаях, установленных ст. 25 § 8 СМГС. Доказательство наличия таких случаев является обязанностью перевозчика.

В СМГС определены требования к содержанию заявления об изменении договора перевозки, а также порядок оформления изменения в накладной (п. 34 приложения 1 к СМГС – Правила перевозок грузов).

В соответствии с Законом об АТ (ст. 46) заказчик автомобильной перевозки груза имеет право переадресовать груз, если это предусмотрено соглашением сторон. Данная норма конкретизирована в ПАПГ при определении прав и обязанностей грузоотправителя и грузополучателя. Так, грузоотправитель имеет право:

- распоряжаться грузом до момента передачи автомобильным перевозчиком ТТН или накладной *CMR* грузополучателю, а в случае создания товарно-транспортной накладной в виде электронного документа – до момента отметки о получении груза грузополучателем в реестре ТТН, создаваемых в виде электронных документов;

- передавать право распоряжения грузом грузополучателю с момента составления ТТН или накладной *CMR*;

- приостанавливать автомобильную перевозку грузов или изменять пункт доставки.

В свою очередь, грузополучатель имеет право:

- распоряжаться грузом с момента составления ТТН или накладной *CMR* в случае предоставления этого права грузоотправителем;

- переадресовывать груз в процессе автомобильной перевозки, если это предусмотрено в договоре об автомобильной перевозке груза или договоре об организации автомобильных перевозок грузов.

6.2 Правовые нормы, регламентирующие основные обязанности перевозчиков и грузополучателей при выдаче груза

Исполнение договора перевозки груза завершается его выдачей в пункте назначения определенному грузополучателю и предусматривает не только непосредственную передачу груза, но и выполнение перевозчиком необходимых подготовительных действий для обеспечения возможности своевременного приема груза получателем. Так, на железнодорожном транспорте в соответствии с п. 51 УЖТ перевозчик должен, используя имеющиеся средства связи (телефон, факс, телекс, электронную почту и др.), уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов следующего дня. При этом, если перевозчик не уведомил о прибытии груза, грузополучатель не уплачивает плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за нахождение на железнодорожной станции вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя, а также плату за хранение груза до уведомления о его прибытии.

Для обеспечения приема уведомлений согласно п. 3 Правил выдачи грузополучатель обязан определить ответственных за это лиц, фамилии и номера телефонов (факсов, телексов) которых обязан сообщить перевозчику в письменной форме. Передача уведомлений одновременно регистрируется перевозчиком на железнодорожной станции в книге уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку (далее – книга уведомлений), что является документальным подтверждением факта его передачи (с указанием времени) перевозчиком и имеет важное значение для определения величины платежей, вносимых грузополучателем [6].

Необходимо отметить, что уведомление грузополучателя о прибытии груза осуществляется без взимания платы, но предварительное уведомление грузополучателя о подходе груза, не являющееся обязанностью перевозчика по договору перевозки груза, выполняется за плату на основании соответствующего договора.

В юридическом отношении местом исполнения договора перевозки является пункт, где выполняется выдача груза перевозчиком и прием данного груза грузополучателем. На железнодорожном транспорте такими пунктами могут быть:

– *места общего пользования* – крытые склады, а также участки, специально выделенные на территории железнодорожной станции, принадлежащие владельцу инфраструктуры и используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов, в том числе контейнеров, багажа и грузобагажа;

– *места необщего пользования* – железнодорожные пути необщего пользования, а также крытые и открытые склады и участки, не принадлежащие владельцу инфраструктуры или сданные им в аренду и используемые отдельными потребителями для осуществления операций по погрузке, выгрузке, хранению грузов [2].

Перевозчик, доставив груз в пункт назначения, создает реальные предпосылки для исполнения обязательства по договору перевозки груза фактически, но завершение исполнения договора перевозки в полном соответствии с его содержанием зависит не только от него, так как прибывший груз не может быть выдан, если не будет принят грузополучателем. Поэтому п. 54 УЖТ устанавливает обязанность грузополучателя принять, своевременно выгрузить и вывезти с железнодорожной станции прибывший в его адрес груз.

При перевозке груза автомобильным транспортом грузополучатель имеет право отказаться от приема груза в случае, если качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность полного либо частичного использования груза по прямому назначению. Аналогичная норма в целом содержится и в СМГС.

Следует отметить, что согласно ст. 45 Закона об АТ при автомобильной перевозке груза нетоварного характера автомобильный перевозчик может быть освобожден заказчиком автомобильной перевозки груза от обязанности выдачи груза грузополучателю. В этом случае автомобильный перевозчик обязан выгрузить груз в месте, определенном заказчиком автомобильной перевозки груза.

В соответствии с УЖТ и Правилами хранения прибывший груз может бесплатно храниться на железнодорожной станции назначения в течение 24 часов, которые исчисляются следующим образом: с 24 часов дня выгрузки груза или контейнера перевозчиком или с 24 часов дня подачи вагона, контейнера под выгрузку грузополучателю, а в случаях задержки подачи вагонов, контейнеров под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, – с момента готовности к подаче этих вагонов, контейнеров под выгрузку.

Согласно п. 39 УЖТ обязанности по выполнению выгрузки из вагонов распределены аналогично погрузке в них грузов:

– *в местах общего пользования*, имеющих необходимые устройства и механизмы, – перевозчик (за исключением грузов, выгрузка которых для него согласно ППГ не обязательна);

– *в местах необщего пользования*, а также в местах общего пользования при необязательности выгрузки грузов перевозчиком – грузополучатели.

На автомобильном транспорте обязанность по выгрузке груза возлагается на грузополучателя, если иное не предусмотрено договором об автомобильной перевозке груза или договором об организации автомобильных перевозок грузов.

На железнодорожном транспорте очистка после выгрузки вагонов, контейнеров в специально отведенном и оборудованном для данных целей месте в соответствии с п. 45 УЖТ является обязанностью лица, производившего выгрузку (грузополучателя или перевозчика). Основные требования к очистке и промывке вагонов и контейнеров после выполнения погрузочно-разгрузочных работ с грузами определены Правилами очистки и промывки

вагонов и контейнеров (далее – Правила очистки). Лицо, производившее выгрузку, согласно УЖТ должно:

- полностью выгрузить груз, в том числе и ранее перевезившийся;
- удалить из разгруженного вагона, контейнера бумагу, картон, доски, другие средства предохранения и упаковки груза, а также проволоочные закрутки, стойки и иные средства крепления груза, не являющиеся принадлежностью вагона;
- очистить вагон, контейнер как с внутренней, так и с наружной стороны, включая ходовые части вагонов, удалив остатки защитной пленки, эмульсии, других профилактических средств, меловые разметки, наклейки и прочее;
- почистить пол, стены и потолок кузова вагона, контейнера, а также кузов снаружи после перевозки пылящих грузов.

Очистка внутренней поверхности специализированных вагонов грузоотправителей, грузополучателей, а также вагонов, сформированных в кольцевые маршруты, по соглашению между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем в соответствии с УЖТ (п. 45) и Правилами очистки может не производиться, но при этом устанавливаются допустимые остатки грузов в вагонах после выгрузки с учетом обеспечения безопасности движения и сохранности груза. Наличие незначительного количества снега и льда в очищенном вагоне не является признаком его загрязнения.

Обязанность по промывке вагонов, контейнеров после выгрузки зловонных и загрязняющих грузов возлагается на грузополучателя. Перечень грузов, после выгрузки которых обязательна промывка крытых вагонов, контейнеров, приведен в приложениях к Правилам очистки, однако промывка может не осуществляться в указанных в Правилах очистки случаях.

Очистка, промывка и в необходимых случаях дезинфекция вагонов после перевозки животных, птиц, сырых продуктов животного происхождения и скоропортящихся грузов выполняются перевозчиком за счет грузополучателя. Очистка, промывка, пропарка и дезинфекция вагонов после выгрузки опасных грузов, в том числе наливных, производится с соблюдением требований, предусмотренных также Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам и Правилами перевозок грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума [16].

Перевозчик имеет право при нарушении требований п. 45 УЖТ и Правил очистки не принимать соответственно от грузополучателей после выгрузки или грузоотправителей после погрузки вагоны, контейнеры до выполнения этих требований. При этом грузополучатели, грузоотправители уплачивают перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции.

Обязанности грузополучателя в части очистки, промывки и дезинфекции перевозочных средств после выгрузки на автомобильном транспорте в целом аналогичны рассмотренным выше. Так, в соответствии с п. 94 ПАПГ после разгрузки груза кузов транспортного средства или контейнера должен быть очищен грузополучателем, после перевозки животных, птицы, скоропортящихся и других загрязняющих кузов грузов – вымыт, а при необходимости – продезинфицирован.

Перевозчику согласно п. 46 УЖТ предоставлено право при возникновении технологических затруднений на железнодорожных станциях вследствие несвоевременных погрузки, выгрузки, вывоза грузов с них грузополучателями, а также простоя вагонов в ожидании переадресовки по зависящим от грузополучателя, грузоотправителя причинам, устанавливать для таких грузополучателей, грузоотправителей увеличенную плату:

– за хранение грузов, выгруженных в местах общего пользования и находящихся в вагонах и контейнерах, – в пятикратном размере;

– за пользование вагонами, контейнерами перевозчика, нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции – в двукратном размере.

В ППГ указаны наиболее часто встречающиеся на практике обстоятельства, свидетельствующие о технологических затруднениях в работе станции: образование очереди из вагонов, ожидающих подачи под выгрузку, погрузку; дополнительная маневровая работа из-за простаивающих на станции вагонов; появление повторной сортировки вагонов; задержки в приеме поездов от соседних станций; необходимость задержки вагонов на станциях в пути следования и др. [16]. При этом определение наличия технологических затруднений, причины и условия возникновения, срока их действия относится к компетенции перевозчика.

Увеличение размеров указанных выше плат осуществляется на основании письменного указания перевозчика, который обязан уведомить заинтересованных грузополучателей, грузоотправителей путем помещения объявления об этом в подразделении по обслуживанию грузоотправителей, грузополучателей на железнодорожной станции, и вводится по истечении 24 часов после помещения такого объявления.

Выдача грузополучателю груза на железнодорожной станции назначения обусловлена выполнением им обязанности по внесению всех причитающихся перевозчику на момент выдачи груза платежей по перевозке, которые не внесены грузоотправителем. Оформляя выдачу груза грузополучателю, перевозчик проверяет правильность взыскания провозной платы на станции отправления и начисляет все платежи, возникшие в пути следования и на станции назначения, в том числе вызванные неправильными действиями грузоотправителя.

6.3 Правовые взаимоотношения при выдаче груза перевозчиком получателю

Порядок выдачи грузов при перевозке их различными видами транспорта имеет свои особенности, связанные со спецификой таких перевозок, местом выдачи грузов, исправностью транспортного средства, в котором прибыл груз, а также некоторых других признаков.

На железнодорожном транспорте прибывшие грузы выдаются согласно п. 4 Правил выдачи *уполномоченному грузополучателю физическому лицу* – при предъявлении оформленной в соответствии с законодательством разовой или постоянной доверенности и документа, удостоверяющего личность. При этом разовая доверенность после раскредитования перевозочных документов прикладывается к дорожной ведомости, а постоянная – хранится у перевозчика на железнодорожной станции. Выдача прибывшего груза *указанному в накладной физическому лицу* осуществляется без доверенности при предъявлении документа, удостоверяющего личность, под роспись в дорожной ведомости с указанием даты получения груза и данных документа, удостоверяющего личность.

Грузополучателю (уполномоченному им лицу) при оформлении выдачи груза по документам выдается оригинал накладной под роспись в дорожной ведомости с указанием в ней номера и даты выдачи доверенности на получение груза, что означает оформление получения (выдачи перевозчиком) груза по документам (раскредитование документов). Однако факт расписки в дорожной ведомости в получении груза не свидетельствует о фактической его выдаче, так как раскредитование документов при перевозках железнодорожным транспортом осуществляется, как правило, до фактической выдачи груза. Фактическая выдача груза перевозчиком грузополучателю в зависимости от места выгрузки и стороны, ее осуществляющей (перевозчик или грузополучатель), подтверждается согласно п. 7 Правил выдачи.

Аналогично подаче вагонов, контейнеров под погрузку о предстоящей подаче их под выгрузку перевозчик обязан уведомить грузополучателя не менее чем за два часа до подачи вагонов, контейнеров с регистрацией такого уведомления в ведущейся перевозчиком на железнодорожной станции книге уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку.

При отсутствии обстоятельств, предусматривающих необходимость участия перевозчика в выдаче груза с проверкой согласно п. 57 УЖТ, груз выдается без проверки. В соответствии с п. 6 Правил выдачи установлен следующий порядок выдачи грузов перевозчиком грузополучателю:

– грузы, перевозимые в крытых вагонах, опломбированных пломбами, ЗПУ или с применением закрутки, а также перевозимые в контейнерах (за исключением перевозимых в контейнерах, загруженных в вагоны дверями, крышками люков вовнутрь грузоотправителем в местах необщего пользова-

ния и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования), – проводится визуальный осмотр состояния вагонов, контейнеров (исправность пломб, ЗПУ, закруток, люков, стенок вагона или контейнера и др.);

– грузы, перевозимые на открытом подвижном составе (за исключением перевозимых в контейнерах), – проводится визуальный осмотр груза в вагоне на наличие признаков утраты, недостачи или повреждения груза;

– грузы, перевозимые в контейнерах, загруженных в вагоны дверями, люками вовнутрь грузоотправителем в местах необщего пользования и подлежащих выгрузке в местах необщего пользования, – проводится проверка состояния путем визуального осмотра контейнеров в вагонах.

В соответствии с п. 57 УЖТ перевозчик обязан при выдаче груза проверить его массу, количество мест и состояние в следующих случаях:

– прибытие груза, погруженного перевозчиком;

– выдача грузов, выгруженных перевозчиком;

– прибытие груза в неисправном вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными пломбами (ЗПУ) или с пломбами (ЗПУ), наложенными на попутных железнодорожных станциях;

– прибытие груза с признаками недостачи, повреждения, порчи при перевозке на открытом железнодорожном подвижном составе или в крытых вагонах (в том числе специализированных) без пломб (ЗПУ), когда такая перевозка предусмотрена ППГ (Правилами пломбирования);

– прибытие скоропортящегося груза с нарушением срока его доставки или с нарушением температурного режима перевозки в рефрижераторных вагонах перевозчика.

В указанных выше случаях необходимость при выдаче проверки массы, количества мест и состояния груза перевозчиком обусловлена наличием обстоятельств, свидетельствующих о произошедших или возможных нарушениях установленных условий транспортировки грузов со стороны перевозчика, которые могут привести к несохранности груза, либо о непосредственном доступе перевозчика к грузу при осуществлении его погрузки или выгрузки перевозчиком в пунктах отправления, назначения. При этом проверка массы, количества мест и состояния груза в установленных п. 57 УЖТ случаях должна осуществляться в соответствии с п. 15 Правил выдачи.

При прибытии на станцию назначения вагонов, контейнеров, перевозимых грузов (автомобили, тракторы и др.) с исправными пломбами (ЗПУ) соответствующего таможенного, пограничного органа или перевозчика, наложенных вместо первоначальных в связи с проведением таможенного, пограничного и других видов контроля, отсутствует обязанность перевозчика выдавать грузы с проверкой их массы, количества мест и состояния, т. е. с участием уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции, за исключением случаев, предусмотренных п. 57 УЖТ и указанных выше.

В случаях, когда перевозчик обязан согласно п. 57 УЖТ выдавать груз с проверкой его массы, состояния и количества мест, вскрытие вагона, контейнера грузополучателем должно производиться в соответствии с п. 9 Правил выдачи только в присутствии уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции. При нарушении этого положения (вскрытие вагона, контейнера без его участия) ответственность за сохранность данного груза несет грузополучатель, который производит прием груза без участия перевозчика. Факт вскрытия вагона, контейнера грузополучателем без участия перевозчика оформляется перевозчиком актом общей формы.

При простое вагона, контейнера в ожидании прибытия уполномоченного представителя перевозчика для участия в выдаче груза в предусмотренных п. 57 УЖТ случаях должен быть составлен акт общей формы, подписываемый уполномоченными представителями перевозчика и грузополучателя, на основании которого время вынужденного простоя вагона, контейнера не включается в общее время его нахождения в пользовании грузополучателя.

Отказ перевозчика в выдаче груза с проверкой в нарушение соответствующих положений УЖТ и Правил выдачи грузополучателем должен быть обжалован в установленном порядке, а прием груза производится им в этом случае согласно Положению о приемке товаров по количеству и качеству (далее – Положение о приемке товаров) с составлением при необходимости акта приемки товаров по количеству и качеству. Доказательством факта несохранной перевозки груза и ее размера при необоснованном отказе перевозчика от проверки массы, количества мест и состояния груза служат акт приемки товаров, составленный грузополучателем в соответствии с Положением о приемке товаров, и его жалоба на неправильные действия перевозчика [28].

Согласно п. 20 Правил выдачи при доставке грузов без признаков несохранности перевозчик на основании отдельного договора (за установленную плату) может по просьбе грузополучателя принимать участие в проверке массы, количества мест и состояния груза. Результаты такой проверки оформляются в соответствии с законодательством и Правилами выдачи.

Проверка массы груза при выдаче производится, как правило, способом, аналогичным способу ее определения при погрузке данного груза, и результат проверки сравнивается с массой груза, указанной в накладной. При этом даже в случае применения наиболее точного способа определения массы груза – взвешивания, и использования весов одного и того же типа возможны расхождения в результатах ее определения, обусловленные их техническими характеристиками. Кроме того, ряд грузов при перевозке подвержен естественной убыли, которая представляет собой потери грузов (уменьшение массы при сохранении качества в пределах требований нормативных документов), являющиеся следствием физико-химических свойств грузов, воздействия метеорологических факторов и несовершенства применяемых грузоотправителями средств защиты грузов от потерь.

Поэтому согласно п. 57 УЖТ масса груза считается правильной, т. е. соответствующей договору перевозки (указанной в накладной), если разница в массе груза на железнодорожных станциях назначения и отправления, не превышает:

- при недостатке массы – нормы естественной убыли массы данного груза и предельного расхождения в результатах определения массы нетто;
- при излишках массы – предельного расхождения в результатах определения массы нетто.

В соответствии с п. 24 Правил выдачи значения предельных расхождений в результатах определения массы нетто груза устанавливаются перевозчиком, в том числе Белорусской железной дорогой в отношении национальных (общесетевых) перевозчиков.

Нормы естественной убыли массы грузов при перевозках железнодорожным транспортом общего пользования во внутривнутриреспубликанском сообщении приведены в приложении к Правилам выдачи, а при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении эти нормы установлены СМГС, другими международными договорами. В п. 24 Правил выдачи определено, что нормы естественной убыли массы грузов исчисляются: для грузов, перевозимых в таре и упаковке, – от массы брутто груза; для грузов, перевозимых без тары и упаковки, – от массы нетто груза.

На автомобильном транспорте получение грузополучателем груза удостоверяется его отметкой в транспортных документах согласно ПАПГ и иным актам законодательства. Выдача груза в пункте назначения автомобильным перевозчиком грузополучателю по массе и количеству мест в соответствии с Законом об АТ (ст. 45) и ПАПГ (п. 81) осуществляется в том же порядке, в каком груз был принят от грузоотправителя (взвешиванием на весах, обмером и т. д.).

По аналогии с Правилами выдачи на железнодорожном транспорте грузы, прибывшие в неповрежденных кузовах автотранспортных средств с неповрежденными пломбами грузоотправителя, выдаются в пункте назначения грузополучателю без проверки их массы, состояния и количества грузовых мест (за исключением прибывших под таможенным контролем).

В п. 83 ПАПГ указаны обстоятельства (отличающиеся от предусмотренных п. 57 УЖТ), при наличии которых автомобильный перевозчик при выдаче груза грузополучателю должен проверить по ТТН либо накладной *CMR* массу, количество грузовых мест или состояние груза:

- груз прибыл с поврежденной тарой, в поврежденном кузове грузового транспортного средства или с поврежденными пломбами грузоотправителя;
- скоропортящийся груз прибыл с нарушением сроков доставки или установленного температурного режима автомобильной перевозки.

Необходимо отметить, что, в отличие от железнодорожного, на автомобильном транспорте согласно Закону об АТ (ст. 45) и ПАПГ (п. 84) при

определении массы груза путем взвешивания автомобильный перевозчик не несет ответственности за несоответствие массы груза, указанной в ТТН или накладной *CMR*, его фактической массе при выдаче, если разница в массе не превышает норм естественной убыли или точности взвешивания.

6.4 Правовые основы оформления и выдачи груза при несохранной перевозке

Несохранная перевозка груза может выражаться в его утрате, недостатке, повреждении или порче. При определении ответственности за несохранность груза *под утратой понимается* не уничтожение груза, а лишь невозможность его выдачи перевозчиком в течение установленного законодательством срока, вне зависимости от того, по какой причине груз не может быть выдан получателю (фактически утрачен, находится в пути, груз выдан неправомочному лицу и т. п.). *Недостача (частичная утрата) груза* означает разницу между количеством (массой) груза, принятого к перевозке, и фактически выданного грузополучателю по данной накладной, которой оформлен договор перевозки. В свою очередь, *повреждение (порча) груза* – это результат соответственно внешнего механического воздействия на груз или внутренних изменений в нем, которые привели к ухудшению его качества и снижению стоимости. 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.).

Действующим на всех видах транспорта законодательством предусматривается, что обстоятельства, которые в дальнейшем могут явиться основанием для ответственности сторон за несохранность груза и требуют подробной и точной фиксации фактов, удостоверяются коммерческими актами (актами о несохранности груза при автомобильной перевозке – на автомобильном транспорте). При этом на различных видах транспорта существуют определенные особенности оформления и выдачи грузов при несохранной перевозке, а также составления коммерческих актов, представление которых является обязательным при предъявлении к перевозчику претензии и иска в случае недостачи, повреждения, порчи груза.

На железнодорожном транспорте при перевозках во внутрисубъектском сообщении в соответствии с п. 135 УЖТ коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств:

- несоответствие между наименованием, массой, количеством мест груза, багажа или грузобагажа в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;
- порча, повреждение груза, багажа или грузобагажа;
- обнаружение груза, багажа или грузобагажа без перевозочных документов либо перевозочных документов без груза, багажа или грузобагажа;

- возвращение перевозчику похищенного груза, багажа или грузобагажа;
- иные обстоятельства, предусмотренные Правилами перевозок пассажиров.

Перевозчик обязан составить коммерческий акт во всех указанных случаях, если он сам обнаружил перечисленные выше обстоятельства или если на наличие хотя бы одного из них указал грузополучатель (получатель) до получения груза, багажа, грузобагажа.

Составление коммерческого акта при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении осуществляется в соответствии с СМГС, другими международными договорами.

Коммерческий акт составляется уполномоченным представителем перевозчика на железнодорожной станции по установленной Правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – Правила составления актов) в трех экземплярах, изготовленных типографским или компьютерным способом, и заполняется без помарок, подчисток, исправлений машинописным, в том числе компьютерным, способом либо разборчиво рукописным способом. При перевозках грузов с использованием электронной накладной коммерческий акт составляется в виде электронного документа (допускается оформление на бумажном носителе при отсутствии у перевозчика возможности формирования электронного документа).

Коммерческий акт может быть составлен на станциях назначения, отправления или в пути следования груза (на попутной станции). Согласно п. 9 Правил составления актов в зависимости от места оформления экземпляры коммерческого акта распределяются таким образом:

- первый экземпляр используется перевозчиком для расследования обстоятельств, послуживших основанием для составления коммерческого акта;
- второй экземпляр выдается грузополучателю по его требованию (при составлении коммерческого акта на железнодорожной станции назначения) или прилагается к перевозочному документу и следует до железнодорожной станции назначения (при составлении коммерческого акта на железнодорожной станции отправления либо на попутной железнодорожной станции);
- третий экземпляр остается на железнодорожной станции в делах перевозчика, составившего коммерческий акт.

В п. 4 Правил составления актов определены в зависимости от обстоятельств следующие сроки составления коммерческих актов:

- при выгрузке груза в местах общего пользования – в день выгрузки груза или в день выдачи груза грузополучателю (если несохранная перевозка обнаружена только в момент выдачи груза грузополучателю);
- при выгрузке груза в местах необщего пользования – в день выгрузки груза, при этом проверка груза должна проводиться в процессе его выгрузки или непосредственно после выгрузки груза;

– в пути следования груза – в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

При невозможности составления коммерческого акта в указанные сроки он в любом случае должен быть составлен не позднее следующих суток.

О составлении коммерческого акта на железнодорожной станции делается отметка на оборотной стороне оригинала накладной в графе «Отметки перевозчика» с указанием номера коммерческого акта, даты его составления в соответствии с ППГ.

Коммерческие акты, составленные в электронном виде на железнодорожной станции отправления и на попутной железнодорожной станции, прилагаются к электронной накладной. На железнодорожной станции назначения, если выдача груза не может быть произведена с использованием электронной накладной, коммерческий акт оформляется на бумажном носителе [16].

Необходимо отметить, что коммерческие акты составляются по письменному рапорту уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции, принимавшего участие в погрузке, выгрузке, сортировке или проверке груза. Рапорт должен содержать все сведения, необходимые в дальнейшем для составления в соответствующих случаях коммерческого акта.

Коммерческий акт подписывается грузополучателем или его уполномоченным представителем, если он участвует в проверке груза, и уполномоченными представителями перевозчика на железнодорожной станции (не менее двух), причем в соответствии с п. 16 Правил составления актов представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, не имеют права отказываться от его подписания. При несогласии с содержанием коммерческого акта представитель грузополучателя излагает в письменной форме свое особое мнение, прилагаемое к коммерческому акту, в котором напротив подписи грузополучателя делается отметка «С особым мнением».

Перевозчик должен в трехдневный срок по требованию грузополучателя выдать ему коммерческий акт, составленный по данной отправке. Выдача производится под расписку уполномоченного представителя грузополучателя на экземпляре коммерческого акта, остающемся в делах перевозчика, с указанием даты и номера доверенности или документа, удостоверяющего личность.

Анализ коммерческих актов позволяет перевозчику проводить расследование причин и выявлять виновных в несохранности грузов. Так, для регулирования порядка составления, пересылки, расследования коммерческих актов, учета случаев несохранных перевозок и рассмотрения претензий на Белорусской железной дороге действует Инструкция по актово-претензионной работе на Белорусской железной дороге (далее – Инструкция) [29].

В коммерческом акте должны быть полностью указаны все данные, предусмотренные соответствующими графами, в частности, все необходимые сведения из железнодорожной накладной в соответствии с Инструкци-

ей, подробно описано оказавшееся в наличии количество груза по массе и числу мест, его состояние (при повреждении тары и упаковки, порче груза и т. д.), обстоятельства, при которых обнаружена несохранная перевозка.

Существенные особенности имеет оформление несохранной перевозки груза на автомобильном транспорте. Так, согласно п. 85 ПАПГ при недостатке, повреждении или порче груза грузополучатель обязан в ТТН или накладной *CMR* сделать соответствующую запись, заверив ее своей подписью и печатью, а также подписью автомобильного перевозчика. Только в случае возникновения разногласий между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки, вызванных несохранностью груза при такой перевозке, должен быть оформлен акт о несохранности груза при автомобильной перевозке по установленной приложением 8 к ПАПГ форме.

Указанный акт, представляющий собой аналог коммерческого акта, в соответствии с п. 105 ПАПГ составляется в двух экземплярах, первый из которых передается автомобильному перевозчику вместе с ТТН или накладной *CMR*, а второй – заказчику автомобильной перевозки. Представители сторон (автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной перевозки) обязаны подписать соответствующий акт, а при несогласии с его содержанием могут изложить в нем свое мнение. Отметка о составлении акта должна быть сделана в ТТН или накладной *CMR*.

При автомобильной перевозке в международном сообщении в случае, если недостача, повреждение или порча груза носит явный характер, грузополучатель обязан внести в накладную *CMR* мотивированные отметки об этом в момент приема груза. Однако при скрытом характере такой несохранности, которая обнаружена грузополучателем после приема груза от автомобильного перевозчика, он согласно КДПГ и п. 123 ПАПГ имеет право в течение 7 дней со дня приема груза, не считая выходные и праздничные дни, направить автомобильному перевозчику претензию.

Обязанностью перевозчика при выявлении недостачи, повреждения, порчи груза на всех видах транспорта является не только составление соответствующего акта, но и установление фактических размеров несохранности груза. При этом в случае необходимости для определения размера недостачи, повреждения или порчи груза, причин их возникновения, а также суммы, на которую понизилась стоимость груза, перевозчик по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает экспертов (соответствующих специалистов).

Экспертиза проводится в присутствии представителей перевозчика и грузополучателя, а ее результаты оформляются актом экспертизы, который подписывается экспертом и другими лицами, присутствовавшими при экспертизе. Однако, если на автомобильном транспорте при отсутствии одной из сторон, извещенной о проведении экспертизы, такой акт составляется в ее отсутствие и признается действительным, то на железнодорожном транс-

порте выполненная без участия уполномоченного представителя перевозчика на железнодорожной станции экспертиза считается недействительной.

В акте экспертизы указывается размер убытков, сумма снижения стоимости груза, причины его несохранности. Выводы экспертизы должны быть определенными и мотивированными, если эксперт затрудняется точно установить причину повреждения, порчи груза или его тары, то он должен указать в акте, чем обусловлена невозможность определения этой причины.

На железнодорожном транспорте одновременно с вызовом эксперта перевозчик должен уведомить об этом грузополучателя, который имеет право участвовать в экспертизе прибывшего в его адрес груза. Экспертиза должна быть проведена в кратчайшие сроки. Для выполнения экспертизы по скоропортящимся грузам установлен предельный срок ее проведения – не позднее 24 часов с момента вскрытия вагона. Данное положение обусловлено тем, что проведение экспертизы спустя длительное время после выгрузки груза не всегда может дать объективную оценку причин несохранной перевозки, что учитывается судами при рассмотрении исков [30]. Акт экспертизы, являющийся одним из важнейших доказательств при несохранной перевозке, оформляется и выдается перевозчику для последующего его приложения к коммерческому акту. О проведенной экспертизе делается отметка в разделе «Е» коммерческого акта.

6.5 Особенности правового регулирования выдачи грузов при перевозке в международном железнодорожном сообщении

В соответствии со ст. 26 СМГС по прибытии груза на станцию назначения при перевозке в международном железнодорожном сообщении перевозчик обязан выдать накладную и груз получателю, который должен их принять. При этом получатель обязан уплатить все причитающиеся провозные платежи перевозчику, выдающему груз, если соглашением между ними не предусмотрено иное. Таким образом, в отличие от внутренних правил СМГС устанавливает обязанность грузополучателя по общему правилу (ст. 31 СМГС) оплатить часть провозных платежей. Получатель согласно СМГС должен оплатить все причитающиеся перевозчику провозные платежи полностью, даже при отсутствии части указанного в накладной груза, причем указанное правило является императивным и не может быть изменено по соглашению сторон.

В отличие от УЖТ в ст. 26 СМГС установлена возможность для получателя отказаться от приема груза в тех случаях, когда его качество по вине перевозчика изменилось настолько, что груз нельзя полностью либо частично использовать по первоначальному назначению.

Степень повреждения или порчи груза, а также процент снижения его качества определяются, как правило, по результатам экспертизы. Получа-

тель должен принять груз, если установлено, что часть груза осталась неповрежденной или качество всего груза снизилось на процент, позволяющий его использование по первоначальному назначению, в том числе при возможности восстановления поврежденного груза. В таком случае считается, что перевозчик ненадлежаще выполнил договор перевозки [31].

Порядок выдачи грузов, перевозившихся в международном железнодорожном сообщении, определяется Правилами выдачи грузов и Правилами перевозок грузов (приложение 1 к СМГС, в частности п. 37 этих Правил) и в целом аналогичен порядку выдачи грузов, перевозившихся во внутрисубъектском железнодорожном сообщении, который рассмотрен в п. 6.3 настоящего учебно-методического пособия. Так, перевозчик выдает получателю предназначенные ему листы накладной (оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза) и приложенные к ней сопроводительные документы, а получатель в графе «Выдача груза» листа выдачи груза представляет дату, подпись и другие сведения, предусмотренные национальным законодательством страны назначения груза. Фактическая выдача груза осуществляется после оформления выдачи груза в накладной и удостоверяется подписями перевозчика и получателя в документе, установленном национальным законодательством страны выдачи груза. Однако перевозчик и получатель могут договориться и об ином порядке выдачи груза. Особенности выдачи существуют и при возникновении досылки части груза.

Перевозчик обязан участвовать в проверке массы, количества мест и состояния груза, когда груз выгружается получателем, в следующих случаях, указанных в ст. 26 § 4 СМГС:

1) груз прибыл на станцию назначения с признаками, свидетельствующими о возможности доступа к грузу, находящемуся в вагоне, интермодальной транспортной единице (далее – ИТЕ) или автомобильном транспортном средстве (далее – АТС) с неповрежденными пломбами отправителя, знаки которых соответствуют указанным в накладной;

2) груз прибыл на станцию назначения в вагоне, ИТЕ или АТС с утраченными, поврежденными пломбами либо с пломбами, знаки которых не соответствуют указанным в накладной (перевозчик имеет право отказаться от участия в проверке груза, при наличии как минимум одной неповрежденной пломбы отправителя, исключающей доступ к грузу, знаки которой соответствуют указанным в накладной);

3) перевозившийся на открытом подвижном составе груз имеет признаки недостачи, повреждения, порчи, которые можно определить по наружному осмотру;

4) скоропортящийся груз прибыл с нарушением срока доставки;

5) перевозчиком не соблюден температурный режим перевозки в обслуживаемых им рефрижераторных вагонах;

6) груз погружен перевозчиком.

Следует отметить, что приведенные в СМГС случаи в целом совпадают с обстоятельствами, указанными в п. 57 УЖТ в качестве обязательных для выдачи груза с проверкой перевозчиком, а основные отличия имеются по пп. 1 и 2 представленного выше перечня. Количество мест и массу груза при проверке определяют порядком, установленным в п. 38 Правил перевозок грузов (приложение 1 к СМГС).

В соответствии со ст. 29 § 1 СМГС *перевозчик обязан составить коммерческий акт* (по своей инициативе или по требованию получателя), если при проверке груза во время его перевозки или выдачи устанавливает:

- несоответствие наименования, массы или количества мест груза сведениям, указанным в накладной;
- несоответствие маркировки на местах груза сведениям, указанным в накладной о знаках (марках) мест груза, станции и железной дороге назначения, получателя, количестве мест груза;
- повреждение, порчу груза;
- отсутствие накладной или отдельных ее листов по данному грузу или груза по данной накладной (утрата).

При перевозке вагона, не принадлежащего перевозчику, коммерческий акт составляется перевозчиком только в случае обнаружения последнего из указанных случаев.

Если при проверке груза будет обнаружено уменьшение массы груза, не превышающее норму, указанную в ст. 43 СМГС, которая устанавливает ограничение ответственности перевозчика при недостатке массы груза, то коммерческий акт не составляется, а определенную при проверке массу груза перевозчик указывает в графе «Отметки перевозчика» накладной и заверяет оттиском штампа перевозчика.

Содержание коммерческого акта должно отвечать требованиям, указанным в п. 35 Правил перевозок грузов (приложение 1 к СМГС) и Служебной инструкции к СМГС (далее – СИ к СМГС).

Согласно СИ к СМГС в пути следования или на станции назначения коммерческий акт составляется в трех экземплярах, из которых два экземпляра с приложениями остаются у перевозчика, его составившего, а один экземпляр соответственно прилагается к накладной и следует до станции назначения или выдается получателю в порядке, установленном национальным законодательством. Однако если на передаточных станциях в перегрузочном сообщении проведена проверка груза двумя сторонами, то коммерческий акт составляется в пяти экземплярах, из которых два экземпляра с приложениями, остаются у составившего коммерческий акт перевозчика, один экземпляр прилагается к накладной и следует до станции назначения, а два оставшихся передаются сдающему или принимающему перевозчику соответственно [6].

В соответствии со ст. 29 § 2 СМГС, если национальным законодательством страны назначения груза допускается составление коммерческого акта после выдачи груза получателю, то он может обратиться к выдающему груз перевозчику для составления акта (в том случае, когда соответствующую причину невозможно было обнаружить внешним осмотром при выдаче груза) непосредственно после выявления несохранности груза, но не позднее чем через трое суток после выдачи груза.

Возможность предъявления претензии о возмещении за утрату груза возникает у получателя по истечении 30 дней после окончания срока доставки груза, исчисленного согласно ст. 24 СМГС. При этом в соответствии со ст. 27 СМГС получатель должен принять груз, прибывший не позднее 6 месяцев после истечения срока его доставки, и возратить перевозчику уплаченные им денежные суммы получателю в качестве возмещения за утрату груза, возврата провозных платежей и других расходов по перевозке груза. В свою очередь, получатель может предъявить к перевозчику претензию об уплате неустойки за просрочку в доставке груза, а также о возмещении за недостачу, повреждение, порчу или снижение качества груза.

Порядок действий сторон при наличии препятствий к перевозке и выдаче груза установлен в ст. 28 СМГС. При возникновении препятствия к перевозке груза по не зависящим от перевозчика причинам, он может самостоятельно изменить при перевозке первоначальный путь следования до станции назначения или запросить указание отправителя на то, как поступить с грузом.

В том случае, когда перевозчик не может выполнить перевозку груза с изменением первоначального пути следования, продолжить перевозку или выдать груз получателю по не зависящим от него причинам, он обязан немедленно запросить указания отправителя. Такие указания о действиях с грузом должны поступить перевозчику в течение восьми суток после направления запроса отправителю, по скоропортящимся грузам – в течение трех суток, а в отношении животных – в течение двух суток. В соответствии со ст. 28 СМГС если эти указания не поступают перевозчику в рассмотренный выше срок или они не могут быть реализованы перевозчиком, а также в том случае, когда состояние груза требует осуществления неотложных мероприятий (соблюдение установленных сроков в такой ситуации не требуется), он имеет право самостоятельно распорядиться грузом.

Согласно ст. 28 § 5 СМГС, если отправитель в накладной указал, как следует поступить с грузом при возникновении препятствий к перевозке и выдаче груза, перевозчик должен реализовать эти указания отправителя. Однако если перевозчик решил, что выполнение этих указаний невозможно, он имеет право поступить с грузом в соответствии с рассмотренным выше – запросить новые указания отправителя, произвести перевозку с изменением первоначального пути следования или самостоятельно распорядиться грузом в соответствии со ст. 28 § 3 СМГС.

7 ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

7.1 Правовые основы заключения и содержание договоров, регулирующих взаимоотношения сторон при эксплуатации железнодорожных путей общего пользования

Для железнодорожного транспорта характерны специфические правоотношения, связанные с эксплуатацией железнодорожных путей общего пользования и взаимодействием железнодорожных перевозчиков, владельцев инфраструктуры с субъектами хозяйствования в местах общего пользования. Указанные правоотношения имеют важнейшее значение при организации и осуществлении доставки грузов железнодорожным транспортом, так как основная доля начально-конечных грузовых операций производится именно в местах общего пользования.

Железнодорожными путями общего пользования в соответствии с Законом 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 общего пользования могут принадлежать:

– владельцу инфраструктуры, т. е. организации железнодорожного транспорта общего пользования, определенной Законом, которой принадлежит инфраструктура на праве хозяйственного ведения;

– иным лицам – владельцам железнодорожных путей общего пользования. Согласно Правилам эксплуатации железнодорожных путей общего пользования (далее – Правила эксплуатации) – это организации, которым принадлежат железнодорожные пути общего пользования, непосредственно примыкающие к железнодорожным путям общего пользования, за исключением владельца инфраструктуры.

В соответствии с УЖТ и п. 2 Правил эксплуатации при регулировании отношений, связанных с эксплуатацией железнодорожных путей общего пользования, выделяют также такие термины:

– организация, использующая железнодорожный путь общего 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.

При эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования взаимоотношения перевозчиков и соответствующих организаций 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:

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

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

Железнодорожный путь необщего пользования может обслуживаться:

– локомотивом, принадлежащим перевозчику, или в отношении которого перевозчиком заключен договор об оказании услуг локомотивной тяги (далее – локомотив перевозчика);

– локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования, пользователя или контрагента.

В связи с тем, что технология работы железнодорожного пути необщего пользования во многом определяется принадлежностью обслуживающего локомотива (выполняющего подачу и уборку вагонов, маневровую работу на этом пути), существуют учитывающие это различие разновидности договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов.

В заключаемых 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 гру-

зов; 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. [6].

В соответствии с п. 76 УЖТ и п. 12 Правил эксплуатации договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов 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. Единый технологический процесс работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания (далее – ЕТП), как документ, тесно увязывающий их взаимодействие, согласно п. 47 Правил эксплуатации разрабатывается для железнодорожных путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивами владельца железнодорожного пути необщего пользования и имеющих среднесуточный грузооборот не менее 100 вагонов. Однако при согласии сторон ЕТП могут разрабатываться и при меньшем среднесуточном грузообороте. Форма ЕТП, порядок его разработки, составления устанавливаются Белорусской железной дорогой, а порядок согласования сторонами и корректировки определен в главе 5 Правил эксплуатации.

Порядок регулирования отношений перевозчиков с контрагентами имеет существенные особенности. Так, *при обслуживании контрагента локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования* в соответствии с п. 75 УЖТ договор, определяющий порядок транспортного обслуживания контрагента, подачи и уборки вагонов, использования железнодорожного пути необщего пользования 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). Он 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 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 подачу и уборку вагонов по его территории. В случае необоснованного отказа владельца железнодорожного пути необщего пользования контрагент в указанных ситуациях имеет право обратиться в экономический суд.

В соответствии с п. 80 УЖТ срок действия договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов не должен превышать 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.

Проект договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов согласно п. 20 Правил эксплуатации разрабатывается перевозчиком, подписывается им и в двух экземплярах направляется для подписания владельцу железнодорожного пути необщего пользования, пользователю или контрагенту. Указанное лицо в течение 30 дней с момента получения должно рассмотреть проект договора, подписать его и вернуть перевозчику один экземпляр подписанного им договора (при согласии с его положениями) или при наличии возражений по его условиям приложить к подписанному и направленному перевозчику

экземпляру проекта договора составленный протокол разногласий в двух экземплярах (в проекте договора указывается о наличии такого протокола).

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 [16].

Договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или на подачу и уборку вагонов в соответствии с УЖТ и Правилами эксплуатации 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.

7.2 Основные правовые положения строительства и эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования

Строительство железнодорожных путей необщего пользования, а также устройств, предназначенных для выполнения погрузки, выгрузки и очистки вагонов, контейнеров, в соответствии с п. 81 УЖТ должно производиться по согласованию с Белорусской железной дорогой. При примыкании таких путей 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.

Железнодорожные пути необщего пользования должны отвечать требованиям соответствующих технических нормативных правовых актов. Конструкция и состояние путевых устройств и сооружений железнодорожного пути необщего пользования в соответствии с УЖТ 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.

В п. 69 УЖТ и Правилах эксплуатации содержится 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. 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 [24].

Открытие построенного железнодорожного пути необщего пользования, который должен соответствовать утвержденной проектной и технической документации, 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.

Согласно п. 6 Правил эксплуатации 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 устройств и механизмов в соответствии с формой технического паспорта, которая, как и порядок его ведения, устанавливается Белорусской железной дорогой. В дальнейшем обо всех изменениях в техническом паспорте владелец железнодорожного пути необщего пользования обязан сообщать владельцу инфраструктуры с приложением соответствующих документов, который выполняет внесение этих изменений в ТРА станции примыкания и ведомость железнодорожного пути необщего пользования.

На условиях временного соглашения между перевозчиком и организацией, осуществляющей строительство железнодорожного пути необщего пользования, отвечающей за сохранность груза, железнодорожного подвижного состава, его своевременный возврат, обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, осуществляется подача вагонов на такой путь в период его строительства, открываемый в этом случае для временной эксплуатации.

Обязанности по техническому содержанию и ремонту железнодорожных путей необщего пользования определяются в соответствии с п. 3 Правил эксплуатации в зависимости от их принадлежности, т. е. возлагаются на владельца. В том случае, когда железнодорожный путь необщего пользования принадлежит владельцу инфраструктуры, содержание путевого хозяйства в надлежащем техническом состоянии возлагается на него, 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. Обслуживание и содержание погрузочно-разгрузочных механизмов, весовых устройств, складов и т. п. является во всех случаях обязанностью субъекта хозяйствования, которому они принадлежат.

В соответствии с п. 8 УЖТ обследование железнодорожного транспорта на предмет его соответствия требованиям эксплуатации и безопасности движения производится Белорусской железной дорогой. 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 [32]. Поэтому вне зависимости от принадлежности железнодорожных путей необщего пользования УЖТ (п. 72) и Правила эксплуатации (п. 9) предусматривают право начальника железнодорожной станции (других работников по его поручению), соответствующих ревизоров и инспекторов выполнять осмотр этих путей с целью проверки соблюдения требований по содержанию их в состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Осмотр железнодорожных путей необщего пользования, не принадлежащих владельцу инфраструктуры, может осуществляться им на основании договора с владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

В случае обнаружения при осмотре на железнодорожном пути необщего пользования неисправностей, угрожающих безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности вагонного парка, согласно УЖТ и Правилам эксплуатации подача вагонов на этот путь до их устранения должна быть прекращена указанием начальника железнодорож-

ной станции, ревизора по безопасности движения или инспектора (ревизора) по сохранности вагонного парка. Соответствующий владелец железнодорожного пути необщего пользования, контрагент или пользователь о прекращении подачи вагонов должен быть уведомлен и на него возлагается ответственность, связанная с невозможностью подачи или уборки вагонов, контейнеров, предусмотренная 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.) в соответствии с п. 18 УЖТ обязаны 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 ППГ, аналогично работникам железнодорожного транспорта общего пользования обязаны проходить также работники организаций, ответственные за погрузку, крепление и выгрузку грузов. Во всех указанных случаях, работники, не прошедшие проверку знаний, не допускаются к данной работе.

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

В соответствии с п. 7 Правил эксплуатации после окончания строительства железнодорожного пути необщего пользования владельцем этого пути, контрагентом или пользователем должна быть разработана и утверждена им по согласованию с владельцем инфраструктуры (отделением Белорусской железной дороги) Инструкция по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования (далее – инструкция по обслуживанию) со сроком действия не более пяти лет. Требования утвержденной инструкции по обслуживанию являются обязательными для владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента, пользователя, выполняющих работу на этом железнодорожном пути необщего пользования, и подача вагонов на такой путь может осуществляться только при наличии инструкции по обслуживанию.

Белорусская железная дорога устанавливает форму инструкции по обслуживанию, порядок ее составления и ведения. 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 ва-

гонов, 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.

Согласно п. 27 Правил эксплуатации подача вагонов на железнодорожный путь необщего пользования и уборка их с этого пути на Белорусской железной дороге осуществляются по уведомлениям, порядок передачи которых указывается в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов.

О времени предстоящей подачи вагонов перевозчик должен не менее чем за два часа до подачи уведомить 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), а при задержке 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 [16].

Для передачи уведомлений в соответствии с п. 27 Правил эксплуатации 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. Владелец железнодорожного пути необщего пользования, контрагент или пользователь обязан обеспечить прием этих уведомлений, сообщив перевозчику в письменной форме сведения об ответственных за прием уведомлений лицах, их фамилии и номера телефонов (факсов, телексов).

При обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом его владельца, контрагента или пользователя согласно п. 24 Правил эксплуатации вагоны подаются этим локомотивом на выставочные пути, определенные договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов, на которых и выполняются приемо-сдаточные операции (прием и сдача вагонов, контейнеров и грузов). 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, вы-

грузки, уборка с этих мест и др.), возврат на выставочные пути выполняются локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя.

В том случае, когда железнодорожный путь необщего пользования обслуживается локомотивом перевозчика вагоны подаются (убираются) им непосредственно к местам погрузки, выгрузки на железнодорожный путь (с железнодорожного пути) необщего пользования, где и производятся приемосдаточные операции, если иное не предусмотрено договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов.

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 [6].

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.

Владелец железнодорожного пути необщего пользования, контрагент или пользователь согласно п. 27 Правил эксплуатации после окончания погрузки, выгрузки и готовности вагонов к уборке с железнодорожного пути необщего пользования либо выставочного пути должны передать перевозчику уведомление о времени завершения грузовой операции, в котором указываются время передачи такого уведомления и фамилия лица передавшего его, причем

допускается передача такого уведомления по телефону с последующим письменным подтверждением в установленный срок. Переданное ему уведомление перевозчик также регистрирует в книге уведомлений о времени завершения грузовой операции, ведущейся на железнодорожной станции.

Подача, уборка вагонов и маневровая работа на железнодорожных путях необщего пользования независимо от их принадлежности и в местах общего пользования при обслуживании локомотивами перевозчика в соответствии с УЖТ производятся за плату. Однако плата взимается 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, также как и в случае, когда выставочные пути находятся на территории железнодорожной станции.

Необходимо отметить, что в соответствии с п. 79 УЖТ перевозчик может с согласия грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования использовать для проведения маневровых работ, временного размещения вагонов и других целей принадлежащий им железнодорожный путь необщего пользования, а также расположенный на территории грузоотправителя, грузополучателя железнодорожный путь необщего пользования, принадлежащий владельцу инфраструктуры.

7.4 Учет времени нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования

Порядок определения времени нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожном пути необщего пользования, установленный УЖТ и Правилами эксплуатации, отличается в зависимости от того, чьим локомотивом обслуживается этот путь. *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 на основании книги уведомлений о времени завершения грузовой операции и памятки приемосдатчика.

На железнодорожных путях необщего пользования, не обслуживаемых локомотивами перевозчика (приемо-сдаточные операции выполняются на

выставочных путях), время нахождения вагонов, контейнеров исчисляется с момента передачи перевозчиком (железнодорожной станцией) вагонов на выставочных путях соответствующему владельцу железнодорожного пути необщего пользования, контрагенту или пользователю на основании памятки приемосдатчика до момента возвращения и обратной передачи этих вагонов, контейнеров на выставочных путях на основании книги уведомлений о времени завершения грузовой операции и памятки приемосдатчика.

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 простое владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя до выполнения указанного требования.

Учет времени нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожном пути необщего пользования осуществляется номерным способом (т. е. отдельно по номеру каждого вагона, контейнера) на основании актов общей формы (в случае их составления) и памяток приемосдатчика, которые являются основным документом, подтверждающим передачу (подачу, уборку) вагонов между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, контрагентом или пользователем.

В договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов определяются место и порядок выполнения приемо-сдаточных операций, заключающихся в техническом и коммерческом осмотре вагонов, контейнеров. Выполнение приемо-сдаточных операций определяет момент перехода юридической ответственности за передаваемые вагоны, контейнеры и грузы от сдающей их стороны к принимающей. Время производства этих операций согласно УЖТ составляет не более одной минуты на вагон и 30 минут на всю одновременно предъявляемую к передаче партию вагонов.

В соответствии с п. 36 Правил эксплуатации при подаче вагонов локомотивом перевозчика с нарушением срока их подачи по сравнению с указанным в уведомлении перевозчика о предстоящей подаче вагонов или без такого уведомления вагоны считаются поданными и оплачиваемое время пользования вагонами исчисляется следующим образом:

- при подаче без уведомления – по истечении двух часов с момента фактической подачи вагонов;
- при подаче ранее установленного в уведомлении срока – с момента наступления этого срока;

– 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.

В свою очередь, 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) [6].

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.

При выполнении определенных технологических операций на железнодорожном пути необщего пользования локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов может быть установлено *технологическое время, не включаемое в плату за пользование вагонами, контейнерами*. В соответствии с п. 35 Правил эксплуатации 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 ведомости подачи и уборки вагонов при определении времени их простоя для начисления платы за пользование это технологическое время вычитается из общего времени нахождения вагонов на соответствующем железнодорожном пути необщего пользования.

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

Акт общей формы перевозчик должен также составить 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 (неочистка вагонов, неправильные их загрузка, наложение пломб (ЗПУ), повреждение вагонов на железнодорожном пути необщего пользования и другие причины). На основании акта общей формы в указанных случаях 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 по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования, контрагента или пользователя причинам. Порядок оформления такой задержки вагонов, составления актов общей формы имеет особенности в зависимости от места задержки (железнодорожная станция отправления, назначения или в пути следования) и определен в пп. 40, 43 Правил эксплуатации. В дальнейшем эти акты служат для определения времени задержки вагонов и начисления соответствующих платежей перевозчиком.

7.5 Определение платы за пользование вагонами и контейнерами.

Условия освобождения от платы за пользование вагонами и контейнерами

В соответствии с п. 43 УЖТ и постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь (далее – поста-

новление МАРТ) [15], которым утверждена Инструкция о порядке установления и применения тарифов, 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;

- размерам суточного вагонооборота, контейнерооборота;

- продолжительности пользования вагоном, контейнером (оплачиваемому времени пользования).

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.

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 [15].

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 пункте 7.4, причем 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).

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, а вагоны, контейнеры перевозчика возвращаются ранее этого технологического времени плата за пользование ими взимается за 1 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 (хоппер – 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.

Плата за пользование вагоном, контейнером перевозчика взимается по тарифам, установленным в приложениях 19–21 к постановлению МАРТ. 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 приложениях 19–21 к постановлению МАРТ, т. е. при суточном вагонообороте до 10 вагонов и суточном контейнерообороте до 50 контейнеров. При указанной задержке контейнера перевозчика плата начисляется за пользование контейнером (в случае его выгрузки из вагона) или вагоном (во всех остальных случаях).

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.) в соответствии с п. 43 УЖТ предусмотрено внесение перевозчику грузоотправителем, грузополучателем платы, установленной Инструкцией о порядке установления и применения тарифов в размере 50 % от платы за пользование вагонами, контейнерами перевозчика. Указанная плата также определяется для суточного вагонооборота до 10 вагонов и суточного контейнерооборота до 50 контейнеров.

В соответствии с п. 38 Правил эксплуатации плата за пользование вагонами при выполнении грузовых операций перевозчиком согласно п. 39 УЖТ с грузоотправителя, грузополучателя не взимается. Аналогичное положение действует при перевозке домашних вещей, в том числе в контейнерах. Однако при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ в местах общего пользования средствами грузоотправителей, грузополучателей они должны вносить плату за пользование вагонами, контейнерами.

В п. 123 УЖТ определены следующие условия освобождения грузоотправителя, грузополучателя от платы за пользование вагонами, контейнерами перевозчика, платы за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции:

1) действие непреодолимой силы, военные действия, блокады, эпидемии и иные обстоятельства, которые вызвали перерыв движения на железнодорожном пути необщего пользования или при которых в соответствии с законодательством 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 указанных случаях (чрезвычайные обстоятельства или авария) для освобождения от платы за пользование вагонами и контейнерами перевозчика, платы за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции 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 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;

2) 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.

8 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ СОГЛАСОВАННОГО ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

8.1 Понятие и формы имущественной ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей

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

– ограничение нарушителя 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.

В Республике Беларусь перевозчики, грузоотправители, грузополучатели и пассажиры несут ответственность при нарушении обязательств при перевозках в соответствии с ГК, транспортными кодексами, законами, и другими актами законодательства, действующими на соответствующих видах транспорта, международными договорами Республики Беларусь, а также соглашениями сторон. При этом законодательством установлены различные виды ответственности нарушителей. Так, ответственность за административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта определяется главой 18 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, а ответственность за преступления в указанной сфере – главой 28 Уголовного Кодекса Республики Беларусь.

Гражданско-правовая ответственность нарушителей является имущественной (денежной) и носит компенсационный характер, а в зависимости от основания возникновения обязательства подразделяется на договорную и внедоговорную (деликтную).

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).

Необходимо отметить, что согласно ГК соглашение о неустойке должно заключаться в письменной форме независимо от формы основного обязательства (ст. 312 ГК). Однако неустойка, установленная законодательством, должна быть уплачена вне зависимости от того, предусмотрена ли ее уплата соглашением сторон.

В зависимости от соотношения с убытками, причиненными нарушением обязательства, выделяют *неустойку*:

- *штрафную*, предусматривающую как уплату неустойки, так и взыскание убытков в полном объеме;
- *зачетную*, когда уплачивается неустойка с дальнейшим возмещением оставшейся суммы убытков, непокрытых неустойкой;
- *исключительную*, в соответствии с которой уплачивается только неустойка, а убытки не возмещаются;
- *альтернативную*, предусматривающую возможность выбирать уплату неустойки или взыскание убытков.

К перевозочным отношениям применяются как общие нормы ГК, прежде всего положения об обязательствах, так и специальные нормы транспортного права. При этом 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 форм, объема и оснований ответственности, в сравнении с общей гражданско-правовой ответственностью [23].

Ответственность участников правоотношений при перевозках 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 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.

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 ответственность выражается в возмещении убытков, то неустойка, как правило, не взыскивается.

Согласно ст. 747 ГК соглашения перевозчиков с грузоотправителями и грузополучателями 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.).

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 согласно ст. 371 ГК по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законодательством может быть ограничено право на полное возмещение убытков. Данная норма широко используется на транспорте – ответственность по обязательствам, вытекающим из договоров перевозки грузов, по своему объему является, как правило, ограниченной. Пределы ответственности участников, обязательства по перевозке определены 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, ст. 42 СМГС, ст. 52 Закона об АТ). 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 [33].

Взыскание реального ущерба или убытков в полном объеме, включая и упущенную выгоду, допускается только в случаях, прямо предусмотренных законодательством. Например, согласно п. 125 УЖТ за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера помимо уплаты неустойки грузоотправитель должен возместить также все убытки в случаях транспортных происшествий, возникших вследствие данного нарушения.

8.2 Основания имущественной ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей

В соответствии с гражданским законодательством имущественная ответственность юридических (организаций) и физических (граждан) лиц наступает только при наличии совокупности определенных условий – оснований. По общему правилу **основаниями имущественной ответственности** являются:

1 *Противоправное поведение* – поведение, которое не соответствует нормам права. В правоотношениях на транспорте противоправное поведение заключается в неисполнении (например, непредъявление груза к перевозке, неподача транспортных средств под погрузку) или ненадлежащем исполнении (например, 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) проявило бездействие, когда могло предотвратить нарушение, но не приняло для этого всех необходимых мер, вытекающих из требований законодательства.

2 *Наличие вредных последствий*, наступивших в результате противоправного поведения. Под вредными последствиями понимается нанесение соответствующему лицу убытков (например, несохранность груза в результате невыполнения перевозчиком надлежащих условий транспортировки груза).

3 *Причинная связь между противоправным поведением и наличием вредных последствий*. Это действительная, реально существующая связь между двумя явлениями, из которых одно – причина (противоправное пове-

дение) 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 нарушителя* – 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.

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 в отношениях при перевозках грузов только в порядке исключения за отдельные нарушения, предусмотренные действующими на транспорте нормативными правовыми актами. Так, на его основании установлена ответственность сторон за невыполнение согласованного объема перевозок грузов.

В соответствии с законодательством 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, а также 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).

Выделяют две формы неосторожности: *грубая*, когда нарушены элементарные, самые минимальные требования, предъявляемые к поведению обязанного лица; *простая*, когда минимальные требования соблюдены, но обязанное лицо не предпринимает всех необходимых мер для исполнения возложенных на него обязанностей [3].

Следует отметить, что 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 [23].

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

Необходимо отметить, что обязательства по 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 специальным транспортным законодательством, в частности транспортными уставами и кодексами, 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 [24].

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 транспортных уставов и кодексов, если их применение может вызвать различное понимание участниками отношений, возникающих при перевозках определенными видами транспорта.

8.3 Ответственность сторон за невыполнение согласованного объема перевозок грузов

Принятая перевозчиком от грузоотправителя (заказчика автомобильной перевозки) заявка (разовый заказ) на перевозку грузов порождает для обеих сторон определенные обязательства по выполнению согласованного объема перевозок грузов, заключению в дальнейшем договоров перевозки на то количество груза, которое в ней указано. Для реализации принятой заявки (разового заказа) на перевозку грузов до вступления в договорные отношения по перевозке перевозчик должен предоставить грузоотправителю соответствующее количество транспортных средств, необходимое для выполнения заявки (разового заказа), а грузоотправитель – предъявить к перевозке груз в соответствии с принятой заявкой (разовым заказом).

В соответствии со ст. 748 ГК перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с договором, а отправитель за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам несут ответственность, установленную законодательством, а также соглашением сторон. Действующим на различных видах транспорта законодательством за указанное нарушение (невыполнение согласованного объема перевозок грузов) предусмотрена имущественная ответственность перевозчиков и грузоотправителей (заказчиков автомобильной перевозки) в форме *уплаты неустойки (штрафа), являющейся по своему характеру исключительной, так как различные убытки сторон, вызванные этим нарушением, не взыскиваются.*

На железнодорожном транспорте п. 110 УЖТ предусмотрена взаимная имущественная ответственность перевозчиков и грузоотправителей за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов.

Со стороны перевозчика рассматриваемое нарушение выражается в необеспечении подачи вагонов и контейнеров перевозчика под погрузку для выполнения перевозок. К неподанным транспортным средствам относятся и вагоны, контейнеры перевозчика, не принятые грузоотправителем под погрузку из-за их непригодности для перевозки данного груза, например, не-

исправные 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, 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.

Кроме того, п. 23 УЖТ предусмотрена обязанность перевозчика восполнить по требованию грузоотправителя не поданные по его вине вагоны и контейнеры перевозчика. 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.

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 [34].

Порядок начисления и размер неустойки за невыполнение принятой заявки зависит от того, в каких показателях учитывается перевозка. *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 ре-

фрижераторных 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.

Следует 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 установлено 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.

На автомобильном транспорте норма ст. 748 ГК конкретизируется в ст. 51 и 55 Закона об АТ, содержащих положения о гражданско-правовой ответственности соответственно автомобильного перевозчика за неподачу транспортного средства и заказчика автомобильной перевозки за неиспользование поданных транспортных средств, а размер ответственности за данное нарушение определяется в главе 45 ПАПГ. При этом неподача транспортных средств для перевозки груза со стороны автомобильного перевозчика в зависимости от применяемого тарифа может выражаться в невывозе согласованного количества груза или в непредоставлении согласованного количества грузовых транспортных средств. Аналогичным образом нарушение со стороны заказчика автомобильной перевозки грузов представляет собой непредъявление груза к перевозке в согласованном количестве либо в неиспользовании (отказе от использования) согласованного количества поданных транспортных средств [27].

Согласно пп. 363, 364 ПАПГ автомобильный перевозчик за невывоз, а заказчик автомобильной перевозки за непредъявление к перевозке предусмотренного согласованной заявкой или принятым к исполнению разовым заказом количества груза уплачивают другой стороне 20 % стоимости автомобильной перевозки соответственно невывезенного или непредъявленного груза, если иное не установлено в соответствующем договоре. При этом стоимость автомобильной перевозки невывезенного или непредъявленного груза определяется исходя из тарифа, действующего на дату такой перевозки, и среднего расстояния перевозки (п. 365 ПАПГ).

В соответствии с п. 366 ПАПГ автомобильный перевозчик несет ответственность за несвоевременную (опоздание от 30 мин до 2 ч от согласован-

ного времени) подачу грузового транспортного средства в пункт погрузки в виде штрафа, уплачиваемого им заказчику автомобильной перевозки согласно условиям договора. Опоздание подачи грузового транспортного средства более 2 ч рассматривается как его неподача и приводит автомобильного перевозчика к ответственности перед заказчиком в размере, установленном п. 363 ПАПГ.

При непредъявлении автомобильным перевозчиком грузовых транспортных средств с оплатой их работы по повременному тарифу в предусмотренном согласованной заявкой или принятым к исполнению разовым заказом количестве либо при опоздании их подачи автомобильный перевозчик должен уплатить заказчику автомобильной перевозки штраф исходя из повременного тарифа за все время опоздания, если иное не установлено в соответствующем договоре. В том же п. 367 ПАПГ определено, что аналогичным образом заказчик автомобильной перевозки за отказ полностью или частично использовать грузовые транспортные средства, предоставляемые с оплатой по повременному тарифу, в согласованном количестве обязан уплатить автомобильному перевозчику штраф исходя из повременного тарифа за все время простоя грузового транспортного средства, если иное не установлено в соответствующем договоре.

Таким образом, на автомобильном транспорте, как и на железнодорожном, перевозчик и заказчик перевозки могут устанавливать самостоятельно (в соответствующем договоре) размеры ответственности за неподачу или неиспользование поданных транспортных средств.

8.4 Условия освобождения от имущественной ответственности за невыполнение согласованного объема перевозок грузов

Особенностью ответственности перевозчиков и грузоотправителей (заказчиков автомобильной перевозки) за невыполнение согласованного объема перевозок грузов является то, что она наступает *независимо от вины нарушителя*. Освобождение от имущественной ответственности возможно только при наличии обстоятельств, которые в общем виде указаны в ст. 748 ГК и подразделены на три основные группы:

1) действие непреодолимой силы, а также иные явления стихийного характера и военные действия;

2) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленное в порядке, предусмотренном законодательством. В данном случае имеет место не нарушение обязательства перевозчиком или грузоотправителем, а освобождение их от обязанности его исполнения согласно законодательству;

3) иные случаи, предусмотренные законодательством (такие случаи установлены в каждом уставе или кодексе, действующем на определенном виде транспорта).

Основания освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение согласованного объема перевозок грузов применительно к железнодорожным перевозкам конкретизированы в пп. 111, 112 УЖТ и включают не только общие для различных видов транспорта (обстоятельства 1-й и 2-й групп, установленные ГК), но и специфические, характерные только для железнодорожного транспорта.

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 недогруза, 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 обстоятельствам непреодолимой силы, освобождающим грузоотправителя от ответственности, относятся прежде всего явления стихийного характера (наводнения, пожары, землетрясения и т. д.), являющиеся чрезвычайными и непредотвратимыми в конкретных условиях, 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 [34].

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 и др.) запрещается производить погрузочно-разгрузочные работы.

Установлено 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 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 иными обстоятельствами, препятствующими осуществлению перевозок. Погрузка грузов вследствие указанных обстоятельств может быть прекращена или ограничена в определенных железнодорожных направлениях Белорусской железной дорогой в исключительных случаях, о чем грузоотправители должны быть уведомлены в порядке и сроки в соответствии с ППГ.

Грузоотправитель не будет нести ответственность за неиспользование вагонов, контейнеров перевозчика, если они поданы сверх суточной договорной 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 восполнении грузоотправителем в течение данной календарной декады недогруза, допущенного им в отдельные дни этой декады.

Отдельное правило в п. 111 УЖТ предусматривает освобождение от ответственности грузоотправителя при восполнении 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 [34].

Заблаговременный отказ грузоотправителя от использования перевозочных средств позволяет уменьшить размер ущерба, причиненного перевозчику. Поэтому УЖТ предусмотрен случай уменьшения размера неустойки за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов на одну треть, когда грузоотправитель предупредил перевозчика о невозможности использования вагонов, контейнеров перевозчика не менее чем за двое суток до дня погрузки.

В п. 112 УЖТ определен *исчерпывающий перечень оснований 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;

- восполнение 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 перевозчика от уплаты неустойки, как и для грузоотправителя, является освобождение 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 условий освобождения перевозчика 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 не будет также нести ответственность за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, если в результате задержки из-за занятости мест (фронт) погрузки вагонами под выгрузкой (очисткой) он 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 [24]. 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 от уплаты неустойки за неподачу вагонов и контейнеров перевозчика и 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).

Основания для освобождения от ответственности перевозчика и заказчика автомобильной перевозки груза в случае невыполнения согласованного объема перевозок грузов (неподачи или несвоевременной подачи, неиспользования либо несвоевременного использования поданных транспортных средств) приведены применительно к автомобильным перевозкам грузов в ст. 51, 55 Закона об АТ и п. 368 ПАПГ. В целом, эти основания фактически полностью соответствуют указанным в ст. 748 ГК.

Следует отметить, что в соответствии с автотранспортным законодательством, заключенными договорами устанавливаются и другие основания для освобождения от ответственности за рассматриваемое нарушение автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной перевозки. Например, автомобильный перевозчик освобождается от ответственности в случаях, когда согласно законодательству он имеет право отказаться от перевозки груза вследствие нарушений, допущенных заказчиком автомобильной перевозки (п. 375 ПАПГ).

9 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕСОХРАННОСТЬ ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА И ЗА ПРОСРОЧКУ В ЕГО ДОСТАВКЕ

9.1 Ответственность за несохранность перевозимого груза.

Размер возмещения ущерба при несохранной перевозке груза

Одной из основных обязанностей перевозчика по договору перевозки груза, за нарушение которой перевозчик несет имущественную ответственность, является обеспечение сохранности груза. В соответствии со ст. 750 ГК обязанность перевозчика обеспечить сохранность груза возникает с момента приема груза к перевозке и прекращается выдачей его грузополучателю. Поэтому порядок приема груза к перевозке и выдачи его грузополучателю приобретают важное юридическое значение и подробно регламентируются в транспортных уставах, кодексах, Правилах перевозок грузов на различных видах транспорта.

Несохранность перевозимого груза, за которую перевозчик несет имущественную ответственность, может выражаться в утрате, недостатке, повреждении, порче груза. Разделение несохранности по указанным видам (их характеристика приведена в п. 6.4 учебно-методического пособия) имеет практическое значение для документального оформления, предъявления претензий и исков к перевозчику, а также возмещения ущерба.

Ответственность перевозчиков за необеспечение сохранности грузов наступает при наличии тех же 4 условий (оснований), которые являются обязательными при гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств (п. 8.2 учебно-методического пособия). При этом в соответствии с общей нормой ГК ответственность перевозчика за несохранность груза наступает 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, недостаток, 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, недостаток, порчу или повреждение груза.

Ответственность перевозчика за несохранность груза согласно ст. 750 ГК является по объему ограниченной и заключается в возмещении причиненного грузоотправителю или грузополучателю таким правонарушением ущерба, причем перевозчик возмещает убытки не полностью (как реальный ущерб, так и упущенную выгоду), а максимально ограничивается стоимостью утраченного груза (неполученные доходы не возмещаются). Не подлежит возмещению перевозчиком и тот реальный ущерб в имуществе грузоотправителя (грузополучателя), который может быть вызван несохранностью 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.).

Согласно ст. 750 ГК **размер возмещения ущерба при несохранности груза**, действующий на всех видах транспорта и указанный также в соответствующих транспортных уставах, законах, кодексах (например, в п. 116 УЖТ, ст. 52 Закона об АТ и др.), установлен следующим образом.

1 *За утрату или недостачу груза* (перевозимого без объявления ценности) перевозчик несет ответственность в размере стоимости утраченного или недостающего груза. При этом стоимость груза определяется 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 (ст. 750 ГК, п. 116 УЖТ, ст. 52 Закона об АТ и др.).

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 неоднородного груза возможны два варианта исчисления стоимости недостающей его части: если в счете продавца или в цене груза, предусмотренной договором поставки (купи-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 расцениваться как повреждение [24].

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

В случае, когда при повреждении груза возможно его восстановление в прежнем состоянии или использование по назначению (полностью или частично) только после соответствующего ремонта, 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, – возмещение ущерба в размере стоимости груза.

3 За утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью, перевозчик возмещает ущерб в размере объявленной ценности (стоимости) груза. Порядок объявления ценности грузов и особенности их приема к перевозке установлены действующими на соответствующих видах транспорта Правилами перевозок грузов.

Следует отметить, что в ГК, УЖТ или Законе об АТ отсутствует непосредственное указание 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).

Объявленная грузоотправителем ценность груза согласно транспортному законодательству не должна превышать стоимость груза, порядок определения которой рассмотрен выше. Перевозчик при приеме груза с объявленной ценностью 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.

Необходимо отметить, что при установлении размера возмещения перевозчиком ущерба, возникшего при несохранности перевозимого в международном сообщении груза, существуют определенные особенности на различных видах транспорта.

В соответствии со ст. 750 ГК перевозчик кроме возмещения в указанном выше размере ущерба, вызванного несохранностью груза, должен вернуть также грузоотправителю (грузополучателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, если эта плата не входит в стоимость груза. Данное положение обусловлено тем, что при несохранности перевозимого груза договор перевозки оказывается неисполненным полностью (утрата груза) или частично (недостача, повреждение, порча груза), а следовательно, уплаченные грузоотправителем за данную перевозку денежные средства оказываются полученными перевозчиком неосновательно (в полном размере или частично), так как услуга, за которую они внесены, не была или ненадлежащим образом была оказана.

Следует также отметить, что, если при утрате груза перевозчик обязан вернуть провозные платежи полностью, то в случае недостачи, повреждения или порчи груза эти платежи возвращаются пропорционально количеству недостающего, либо поврежденного, испорченного груза (доле снижения его стоимости). В случае включения провозных платежей в стоимость перевозимого груза возмещение стоимости утраченного груза или недостающей (поврежденной, испорченной) его части означает и возврат полученных ранее перевозчиком платежей.

При смешанной ответственности сторон необходимо установить, кто из участников перевозки (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель) и в какой мере виновен в несохранности груза, и в соответствии с этим решить вопрос о возложении обязанности по возмещению ущерба за несохранность груза с учетом степени вины каждой из сторон.

9.2 Обстоятельства, свидетельствующие об отсутствии вины перевозчика в несохранности перевозимого груза

В соответствии со ст. 750 ГК 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 действующих на различных видах транспорта нормативных правовых актах (уставах, кодексах, Правилах перевозок грузов) содержится *примерный перечень* специфических и наиболее часто встречающихся в практике 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.*

На железнодорожном транспорте перечень таких обстоятельств, приведенный в п. 113 УЖТ, включает следующие:

1 *Причины, зависящие от грузоотправителя или грузополучателя.*

Фактически нарушение любого из установленных ППГ условий предъявления груза к перевозке и его погрузки может свидетельствовать о наличии вины грузоотправителя. К причинам, зависящим от грузополучателя, чаще всего относится несвоевременный прием груза, что нередко вызывает его порчу и даже утрату. Вина грузополучателя может выражаться и в неправильной выгрузке груза, других нарушениях, допущенных им при получении груза от перевозчика. Однако, ссылаясь на данное обстоятельство как на условие освобождения от ответственности, перевозчик должен доказать, что именно допущенное грузоотправителем или грузополучателем нарушение явилось причиной несохранности перевозимого груза.

2. Особые естественные свойства перевозимого груза.

Особыми естественными свойствами груза считаются те, которые сказываются на его сохранности независимо от принятых перевозчиком мер предосторожности, например, самовозгорание груза, подверженность металла коррозии при перевозке 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.

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 условиями перевозки 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 освобождает 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.

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 [33].

При этом в случае обнаружения следов повреждения тары (упаковки) в пути, перевозчик не освобождается от ответственности, так как наличие таких следов указывает на имевшиеся в процессе перевозки нарушения и, следовательно, возможно, что именно повреждение тары (упаковки) является 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 не указание или неправильное указание в накладной особых свойств груза отправителем привело к несохранности груза.

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

Ряд грузов должен предъявляться к перевозке грузоотправителем с учетом норм влажности, установленных ПППГ. Например, перевозка зерновых грузов на общих условиях производится только, если их влажность не превышает 16 %; согласно Правилам перевозок смерзающихся грузов железнодорожным транспортом общего пользования до предъявления их к перевозке грузоотправитель обязан принять меры к уменьшению их влажности до безопасных в отношении смерзания пределов. Соответственно причиненный ущерб грузу вследствие нарушения установленных норм влажности грузоотправителем перевозчик возмещать не должен.

7 Перевозка груза в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя.

В случае перевозки грузов в сопровождении проводников грузоотправителей или грузополучателей предполагается, что ответственность за обеспечение сохранности груза несет сопровождающее его лицо (проводник), и отсутствует вина перевозчика в утрате, недостатке, повреждении или порче груза. Однако 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 входящими в круг его обязанно-

стей, но принятие которых зависит от соответствующих действий перевозчика (например, отцепка поврежденного вагона), т. е. по причинам, не зависящим от проводника грузоотправителя или грузополучателя [34].

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.*

Данное обстоятельство, как и в вышерассмотренном пункте, 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.

Приведенный в п. 113 УЖТ и рассмотренный выше перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза, не является исчерпывающим. 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.

При перевозках грузов автомобильным транспортом во внутривересубликанском сообщении обстоятельства, свидетельствующие об отсутствии вины перевозчика в несохранности перевозимого груза, определены в ПАПГ. В соответствии с п. 369 ПАПГ автомобильный перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза, если:

1 *Груз прибыл в исправном грузовом транспортном средстве за исправными пломбами грузоотправителя, а штучный груз – в исправной таре или без нарушений упаковки и пломб грузоотправителя.*

Наличие исправных пломб, тары, упаковки грузоотправителя при исправности грузового транспортного средства является в данном случае свидетельством отсутствия доступа к грузу в процессе его перевозки. Соответственно предполагается, что груз прибыл в том же состоянии и количестве, в котором он был погружен грузоотправителем.

2 *Недостача, порча или повреждение произошли вследствие естественных причин, связанных с автомобильной перевозкой груза на грузовом транспортном средстве с открытым кузовом.*

Данное обстоятельство аналогично указанному в п. 113 УЖТ (п. 3) связано с особенностями перевозки груза на автотранспортном средстве с открытым кузовом, при которой возникает риск несохранности груза вследствие естественных причин. При этом пригодность транспортного средства к перевозке конкретного груза определяет согласно автотранспортному законодательству грузоотправитель, принимая таким образом на себя или перенося на грузополучателя (когда к нему переходит право собственности на груз с момента его отгрузки) указанный риск [27].

3 Сопровождение груза производилось заказчиком автомобильной перевозки.

Ответственность за сохранность груза в данном случае несет сопровождающее его лицо – представитель заказчика автомобильной перевозки. Однако аналогично указанному в п. 113 УЖТ (п. 7) сам факт сопровождения груза заказчиком не всегда может являться безусловным основанием для освобождения автомобильного перевозчика от ответственности за несохранность груза.

4 Недостача груза не превышает естественной убыли.

Указанное обстоятельство является основанием для освобождения автомобильного перевозчика от ответственности за недостачу груза, так как в этом случае согласно п. 84 ПАПГ перевозка является сохранной.

5 Утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. В этом случае необходимо предоставить соответствующие доказательства.

Данное положение полностью соответствует нормам гражданского законодательства (в частности ст. 750 ГК), а также п. 113 УЖТ, о том, что *перевозчик* для освобождения от ответственности за несохранность перевозимого груза *должен доказать* отсутствие своей вины в этой несохранности.

Необходимо отметить, что при определении ответственности перевозчика за несохранность груза при перевозке в международном сообщении как на железнодорожном, так и на автомобильном транспорте, существуют особенности, рассмотренные далее в п. 9.4 учебно-методического пособия.

9.3 Ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза

В соответствии со ст. 746 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном законодательством, а при отсутствии таких сроков – в разумный срок. Своевременная доставка груза, являясь условием надлежащего исполнения договора перевозки, составляет одну из важнейших обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность. Определение сроков доставки на различных видах транспорта имеет свои особенности.

Так, при перевозке железнодорожным транспортом 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 внутривнутриреспубликанском сообщении устанавливаются ППП, а в международном сообщении регламентируются СМГС и другими международными договорами.

Согласно Правилам исчисления сроков доставки в эти сроки включается время:

- на непосредственную перевозку груза, определяемое как частное от деления расстояния, по которому рассчитывается провозная плата за перевозку груза, на норму суточного пробега, зависящую от вида отправки;
- технологические операции, связанные с отправлением и прибытием груза;
- технологические операции, возникающие в пути следования, а также задержки, происшедшие по не зависящим от перевозчика причинам.

Необходимо отметить, что перевозчик и грузоотправитель могут на договорной основе предусмотреть и отличный от предусмотренного ППП 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.

В соответствии с п. 61 Правил заполнения перевозочных документов 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 (п. 6) 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 занятии 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, законодательство увязывает окончание срока доставки груза не с моментом фактической его выдачи получателю, а с моментом возможности выдачи перевозчиком груза грузополучателю.

В соответствии с п. 6 Правил 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.

В случае задержки, происшедшей по причинам, не зависящим от перевозчика, п. 5 Правил исчисления сроков доставки предусматривает увеличение срока доставки груза на все время такой задержки. 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.

На автомобильном транспорте в соответствии со ст. 47 Закона об АТ сроки доставки грузов определяются соглашениями сторон. В п. 18 ПАПГ конкретизировано, что автомобильный перевозчик должен выполнять междугородные (внутриобластные и межобластные) и международные автомобильные перевозки грузов в сроки, установленные в соответствующем договоре сторон и определяемые на основании рекомендуемых сроков доставки грузов при междугородных автомобильных перевозках, указанных в приложении 5 к ПАПГ. При этом срок доставки груза исчисляется с момента приема его к автомобильной перевозке.

В ПАПГ (п. 18) установлено также, что при задержке грузового транспортного средства с грузом в пути уполномоченными контролирующими органами срок доставки груза увеличивается на время задержки. О такой задержке представитель данного органа должен сделать отметку в транспортном документе с указанием причины, времени начала и окончания задержки, а автомобильный перевозчик обязан сообщить о задержке доставки

груза заказчику автомобильной перевозки, если это предусмотрено соответствующим договором.

За нарушение сроков доставки (просрочку в доставке) грузов перевозчики на всех видах транспорта несут имущественную ответственность, которая наступает, как и в случае несохранности перевозимого груза, только при наличии их 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.

На железнодорожном транспорте ответственность перевозчика за невыполнение обязанности по своевременной доставке груза, предусмотренная п. 118 УЖТ, 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. Стороны не вправе изменить своим соглашением ни характер ответственности, ни размер подлежащей взысканию неустойки.

Следует отметить, что перевозки грузов железнодорожным транспортом осуществляются не только в вагонах перевозчика, но и в вагонах грузоотправителей, грузополучателей, которые после завершения перевозки 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.

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

Размер ответственности за просрочку доставки груза при внутривнутриреспубликанских автомобильных перевозках устанавливается согласно договору автомобильного перевозчика с заказчиком автомобильной перевозки в виде определенного процента от провозной платы или конкретной денежной суммы, как правило, за каждый день просрочки доставки груза.

Определение ответственности перевозчиков за нарушение сроков доставки грузов при перевозке в международном сообщении как на железнодорожном, так и на автомобильном транспорте, имеет существенные особенности, рассмотренные далее в п. 9.4 учебно-методического пособия.

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

При перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении формы, основания, условия освобождения и размеры ответственности перевозчика за несохранность груза и просрочку в его доставке, определенные СМГС, во многом аналогичны установленным законодательством Республики Беларусь (ГК, УЖТ и др.) и применяемым при перевозках грузов во внутривнутриреспубликанском железнодорожном сообщении.

Так, 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.

В соответствии со ст. 39 § 1 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 ряд особенностей при определении ответственности перевозчика согласно СМГС за указанные нарушения. В частности, **условия освобождения перевозчика от ответственности за несохранность**

груза, указанные в ст. 39 § 2 СМГС, включают две группы обстоятельств. 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 первой группы.

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.

В обоих 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 [34].

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 ст. 41 § 2 СМГС, если несохранность груза могла произойти вследствие второй группы обстоятельств, приведенных в ст. 39 § 2 СМГС, при перевозке в прямом международном железнодорожном сообщении, то считается, что ущерб стал результатом их действия. К подобным обстоятельствам СМГС относит:

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;*

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 [31].

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

Согласно положениям ст. 39 § 4 и 5 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) отправителя, 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 долевом отношении проценту понижения стоимости груза (при повреждении, порче груза) [34].

Кроме указанного возмещения согласно ст. 42 § 2 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 ст. 43 § 1 СМГС норм, а для грузов, не подверженных вследствие своих естественных свойств убыли массы, – норм, установленных в ст. 43 § 2 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 (ст. 43 § 4 СМГС).

Принцип презумпции виновности перевозчика за превышение срока доставки груза действует и при определении его ответственности за данное нарушение, и для освобождения от ответственности перевозчик должен доказать свою невиновность. В ст. 39 § 6 СМГС указаны частные случаи отсутствия вины перевозчика в данном нарушении, которые освобождают его от ответственности за невыполнение срока доставки груза:

- обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;

– вина отправителя, получателя или их требования, в силу которых нельзя возложить ответственность на перевозчика;

– неисполнение или ненадлежащее исполнение таможенных или других административных формальностей отправителем, получателем либо уполномоченным ими лицом.

В соответствии со ст. 45 § 2 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.

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 [31]. 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.

При автомобильных перевозках грузов в международном сообщении в ст. 17 КДПГ и п. 384 ПАПГ приведен перечень обстоятельств и конкретных рисков, при наличии которых автомобильный перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза или просрочку при его доставке:

– вина грузоотправителя (грузополучателя), дефект, свойственный грузу, или обстоятельства непреодолимой силы;

– грузовое транспортное средство применялось без тента, что было согласовано с грузоотправителем и указано в накладной *CMR* (за исключением случаев, когда недостача превышает допустимую или выражается в утрате целого грузового места);

– отсутствие или повреждение упаковки груза, что способствовало его порче или повреждению;

– естественные свойства груза, обуславливающие возможность их несохранности, – коррозия, самопроизвольное гниение, усушка, усадка или воздействие паразитов и грызунов (если автомобильная перевозка осуществляется специализированным грузовым транспортным средством, оборудованным для предохранения груза от воздействия тепла, холода и влажности окружающего воздуха, автомобильный перевозчик не может ссылаться на данное положение);

– недостача вызвана неудовлетворительной маркировкой или нумерацией грузовых мест;

– перевозка живых животных (для освобождения от ответственности за несохранность автомобильный перевозчик обязан доказать, что все меры, которые он должен был принять с учетом обстоятельств, были приняты, и что он действовал согласно специальным инструкциям грузоотправителя или грузополучателя).

При этом в п. 385 ПАПГ установлено, что бремя доказывания вины грузоотправителя (грузополучателя, экспедитора) как причины несохранности груза либо просрочки в его доставке возлагается на перевозчика, т. е. действует принцип презумпции виновности перевозчика в данных нарушениях.

Размер подлежащей возмещению денежной суммы виновным в полной или частичной утрате груза автомобильным перевозчиком определяется на основании стоимости груза в месте и во время приема его к перевозке. При этом стоимость груза устанавливается на основании биржевой котировки, при ее отсутствии – на основании текущей рыночной цены, а при отсутствии той и другой – на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества. Однако в КДПГ указано, что размер возмещения не может превышать 25 расчетных единиц (расчетная единица – золотой франк весом 10/31 гр. золота 0.900 пробы) за килограмм недостающей массы брутто.

Кроме того, подлежат возмещению оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае потери всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба, при частичной потере; иной убыток возмещению не подлежит (ст. 23 КДПГ). Более значительное по своему размеру возмещение может быть потребовано с автомобильного перевозчика только в том случае, если в соответствии со ст. 24 и 26 в накладной *CMR* была сделана декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза при доставке, а также если ущерб был вызван злоумышленным поступком перевозчика либо произошел по вине, которая согласно закону, применяемому рассматривающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку (ст. 29 КДПГ).

В случае повреждения (порчи) груза автомобильный перевозчик обязан возместить ущерб в размере денежной суммы, соответствующей обесцениванию груза. Аналогично рассмотренному ранее размер возмещения ущерба при повреждении (порче) всей отправки не может превышать суммы возмещения, которая причиталась бы при утрате всего груза, а при повреждении (порче) части отправки – суммы, которая причиталась бы при утрате этой части груза (ст. 25 КДПГ и п. 391 ПАПГ).

При причинении ущерба несколькими автомобильными перевозчиками каждый из них должен выплатить денежную сумму, пропорциональную лежащей на нем доле ответственности за несохранность, а при невозможно-

сти определения этой доли – пропорционально причитающейся ему платы за автомобильную перевозку.

При перевозке груза в международном автомобильном сообщении в соответствии со ст. 19 КДПГ просрочка в доставке считается, если груз не был доставлен в оговоренный срок или, при отсутствии такого срока, если с учетом обстоятельств, в которых перевозка производилась (в частности, при частичной погрузке, с учетом времени, необходимого для составления полной партии в нормальных условиях), фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком. Срок доставки может быть любым образом установлен сторонами договора международной автомобильной перевозки груза и указан в накладной *CMR* обычно в виде согласованной даты, после которой в договоре предусмотрены штрафные санкции к перевозчику [27]. Следует отметить, что в соответствии с п. 386 ПАПГ при международной автомобильной перевозке груз считается утраченным, если он не доставлен на место по истечении согласованного срока или если этот срок не был согласован – в течение 60 дней со дня приема груза автомобильным перевозчиком.

Размер ответственности за просрочку доставки груза определяется согласно договору автомобильного перевозчика с заказчиком перевозки. В соответствии со ст. 23 КДПГ при просрочке доставки груза, если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить этот ущерб. Однако размер возмещения не может превышать величины уплаченных перевозчику по договору перевозки провозных платежей за исключением случаев, предусмотренных КДПГ.

10 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕПРАВИЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И НАРУШЕНИЕ ИНЫХ УСЛОВИЙ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

10.1 Ответственность за неправильное оформление перевозочных документов, предъявление запрещенного к перевозке груза

Действующим законодательством на различных видах транспорта предусмотрена ответственность грузоотправителя за неправильное оформление перевозочных документов, предъявление запрещенного к перевозке груза. Так, на железнодорожном транспорте в соответствии с 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 взыскивается неустойка в размере пятикратной провозной платы за все расстояние перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика. Необходимо отметить, что указанная норма является одной из немногих, устанавливающих ответственность за нарушение обязанностей по договору перевозки в форме уплаты неустойки и возмещения помимо этого убытков перевозчика.

Рассматриваемую ответственность грузоотправитель несет перед перевозчиком 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 предъявлении 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. При этом 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 только 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 когда 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 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, расходах на очистку вагонов, контейнеров и т. д. [33].

Аналогично УЖТ в СМГС установлена ответственность грузоотправителя за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной. Согласно ст. 16 СМГС грузоотправитель 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. 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 со ст. 16 § 3 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.

На автомобильном транспорте согласно ст. 56 Закона об АТ грузоотправитель несет ответственность перед автомобильным перевозчиком и третьими лицами за убытки, которые возникли в связи с отсутствием необходимых транспортных документов, грузосопроводительных документов

и (или) в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой сведений, указанных в транспортных документах, грузосопроводительных документах, оформляемых грузоотправителем. Аналогичную ответственность несет являющийся заказчиком автомобильной перевозки экспедитор, если он обязан обеспечить наличие требуемых транспортных, грузосопроводительных документов, за исключением случаев указания в них неправильных, неточных или неполных сведений, обязанность по внесению которых в эти документы возложена на автомобильного перевозчика. Рассматриваемая ответственность грузополучателя, являющегося заказчиком автомобильной перевозки, наступает при отсутствии необходимых транспортных, грузосопроводительных документов, если он обязан обеспечить их наличие, а также в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой сведений, представляемых им для оформления таких документов.

Согласно п. 376 ПАПГ за неоформление или неправильное оформление ТТН (реестра ТТН, создаваемых в виде электронных документов), а также путевого листа грузоотправитель (грузополучатель) должен выплатить автомобильному перевозчику неустойку в размере, предусмотренном в соответствующем договоре. За задержку автотранспортных средств и контейнеров вследствие того, что к ТТН (реестру ТТН, создаваемых в виде электронных документов), не приложены необходимые для исполнения таможенных, санитарных или других правил грузосопроводительные документы, заказчик автомобильной перевозки также обязан уплатить неустойку, предусмотренную в соответствующем договоре (п. 377 ПАПГ).

При выполнении международных автомобильных перевозок грузоотправитель несет ответственность за убытки автомобильного перевозчика, возникшие вследствие отсутствия или неверного заполнения накладной *CMR*, а также отсутствия или неверного заполнения грузосопроводительных документов и сведений, необходимых для оформления таможенных и иных документов, которые должны быть оформлены до выдачи груза грузополучателю, за исключением случаев вины автомобильного перевозчика.

Следует отметить, что в соответствии со ст. 41 Закона об АТ автомобильный перевозчик не обязан проверять правильность оформления грузосопроводительных документов и не несет ответственности за неправильность их оформления, однако на него возлагается обязанность возмещения убытков, понесенных в случае утери или ненадлежащего использования таких документов.

10.2 Ответственность за задержку транспортных средств по зависящим от грузоотправителя, грузополучателя причинам и за самовольное использование вагонов и контейнеров

Транспортным законодательством предусмотрена *ответственность грузоотправителя, грузополучателя за происшедшие по зависящим от них*

причинам задержки (сверхнормативные простои) транспортных средств, имеющая особенности на различных видах транспорта.

На железнодорожном транспорте 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 перевозчика либо платы за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции за все время их задержки, а также возмещает понесенные в результате этого перевозчиком расходы. 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 перевозчика или платы за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя на железнодорожной станции (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 [24].

В п. 124 УЖТ 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 случае, если грузоотправитель уведомил перевозчика об отказе от использования этих вагонов, указанная плата начисляется с момента возникновения задержки в подаче вагонов под погрузку до момента получения перевозчиком такого уведомления.

Согласно 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 [24].

На автомобильном транспорте в соответствии с п. 374 ПАПГ за простои грузового транспортного средства на погрузке или разгрузке сверх установленных в соответствующем договоре норм времени, а также за простои в месте стоянки или пути следования, возникшие по вине грузоотправителя (грузополучателя), он должен выплатить автомобильному перевозчику неустойку исходя из повременного тарифа, если иное не предусмотрено в соответствующем договоре. Согласно п. 80 ПАПГ время нахождения автотранспортного средства на погрузке или разгрузке, а также необходимое для выполнения при этом дополнительных операций определяется в соответствии с порядком применения норм времени нахождения грузового транспортного средства на погрузке и разгрузке, а также на выполнение дополни-

тельных операций, связанных с погрузкой и разгрузкой груза, согласно приложению 7 к ПАПГ. При выполнении международных автомобильных перевозок грузов норма времени простоя на погрузке или разгрузке не должна превышать 8 часов, если в соответствующем договоре не установлено иное.

Следует отметить, что на автомобильном транспорте погрузка груза считается законченной, если он погружен в кузов этого транспортного средства, а разгрузка груза – если он полностью снят с кузова грузового транспортного средства и выполнены все необходимые работы по уборке кузова. В обоих случаях должны быть надлежащим образом оформлены путевой лист, ТТН или накладная *CMR* в случае создания ТТН в виде электронного документа (реестр ТТН, создаваемых в виде электронных документов), и при необходимости сертификаты соответствия, сертификаты происхождения товаров и другие дополнительные грузосопроводительные документы (п. 79 ПАПГ).

Грузоотправители, грузополучатели, владельцы железнодорожных путей необщего пользования должны использовать вагоны и контейнеры перевозчика 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. 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 рассматриваемой 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.

В свою очередь, в п. 128 УЖТ предусмотрена и *ответственность перевозчика при самовольном занятии им вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей* (принадлежащих им на праве собственности, аренды (безвозмездного пользования) или ином законном основании, в том числе предоставленных им оператором вагонов, контейнеров). Указанная ответственность по характеру и размерам аналогична установленной п. 121 УЖТ для грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного пути необщего пользования за использование ими без согласия перевозчика его вагонов, контейнеров – 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 соответствующим субъектом хозяйствования к перевозчику претензии о взыскании неустойки за самовольное занятие им вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя он должен 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. [24].

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, предусмотренной п. 118 УЖТ.

10.3 Ответственность за необеспечение сохранности транспортных средств и превышение их грузоподъемности

В соответствии с законодательством грузоотправители, грузополучатели, перевозчики, иные лица в период нахождения у них транспортных средств (при погрузке, выгрузке, перевозке и др.) должны обеспечивать их сохранность. На железнодорожном транспорте ответственность грузоотправителей, грузополучателей, организаций, осуществляющих строительство объектов инфраструктуры, за повреждение либо утрату вагонов, контейнеров перевозчика определена в п. 127 УЖТ. При этом субъектами ответственности являются не только указанные в п. 127 УЖТ грузоотправители, грузополучатели, организации, осуществляющие строительство объектов инфраструктуры, но и другие участники транспортного процесса (например, организации, осуществляющие по договору (поручению) грузоотправителя, грузополучателя транспортно-экспедиционное их обслуживание, прием от

перевозчика и сдачу ему груженых и порожних вагонов, контейнеров, пользующиеся правами грузоотправителя, грузополучателя и несущие соответствующие обязанности).

Согласно п. 127 УЖТ ответственность за повреждение или утрату устанавливается в виде обязанности отремонтировать поврежденные вагоны, контейнеры перевозчика либо возместить перевозчику понесенные им в связи с этим убытки. Право выбора в этом случае согласно ГК (ст. 445, 450, 583, 676 и др.) принадлежит лицу, которому причинены убытки, т. е. перевозчику.

Ответственность, установленную п. 127 УЖТ, несут также владельцы железнодорожных путей необщего пользования, не принадлежащих владельцам инфраструктуры, если они, согласно договорам с грузоотправителями, грузополучателями, принимают вместо них и сдают перевозчику груженые 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 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 [24].

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 свою очередь, в п. 129 УЖТ содержится норма, соответствующая указанной в п. 127 УЖТ, в части, относящейся к повреждению перевозчиком

вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя. 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.

На автомобильном транспорте в соответствии со ст. 56 Закона об АТ заказчик автомобильной перевозки обязан возместить ущерб, причиненный по его вине имуществу автомобильного перевозчика, а также имуществу третьих лиц, за которое несет ответственность автомобильный перевозчик. При этом согласно п. 378 ПАПГ заказчик автомобильной перевозки должен возместить автомобильному перевозчику все убытки, возникшие по его вине при погрузке или разгрузке. Таким образом, установлена обязанность заказчика автомобильной перевозки (грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора), выполняющего грузовые операции, при наличии его вины, которая предполагается, компенсировать автомобильному перевозчику убытки, связанные с повреждением транспортных средств перевозчика.

Для обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта, сохранности грузов и перевозочных средств в соответствии с транспортным законодательством *при погрузке груза не должна превышать грузоподъемность поданных под погрузку перевозочных средств*. При этом транспортными уставами и кодексами данная норма конкретизирована с учетом особенностей перевозок грузов различными видами транспорта.

На железнодорожном транспорте в п. 41 УЖТ определено, что грузоотправитель, выполняющий погрузку, обязан в целях максимального использования вагонов, контейнеров загружать их не ниже технических норм, а если эти нормы не установлены Белорусской железной дорогой, то до полной вместимости

вагона, контейнера, но во всех случаях не выше его грузоподъемности согласно указанному на нем трафарету. Таким образом, погрузка груза в вагоны, контейнеры грузоотправителем должна производиться с учетом указанных выше требований, 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 [24].

Аналогичная ответственность грузоотправителя за данное нарушение предусмотрена и согласно ст. 16 § 3 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.

На автомобильном транспорте согласно п. 71 ПАПГ грузоотправитель должен загружать грузовое транспортное средство с учетом соблюдения допустимых весовых и габаритных параметров, установленных Указом Президента Республики Беларусь «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств» (далее – Указ). Загрузка транспортных средств с превышением параметров, установленных Указом, разрешается только после получения специального разрешения на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

В соответствии с Законом об АТ (ст. 44) и ПАПГ (п. 71) автомобильный перевозчик обязан контролировать укладку и крепление груза, а грузоотправитель по указанию автомобильного перевозчика должен устранить нарушения укладки и крепления груза. При обнаружении автомобильным перевозчиком несоответствия укладки или крепления груза на грузовом транспортном средстве требованиям безопасности дорожного движения или обеспечения сохранности груза (грузового транспортного средства) он должен поставить в известность заказчика автомобильной перевозки и прекратить выполнение автомобильной перевозки до устранения этим заказчиком

замеченных недостатков, если иное не предусмотрено в соответствующем договоре (п. 78 ПАПГ).

В случае превышения при погрузке грузоотправителем грузоподъемности транспортных средств, установленных Указом допустимых весовых и габаритных параметров на автомобильном транспорте в соответствии с Законом об АТ и ПАПГ, заказчик автомобильной перевозки обязан возместить автомобильному перевозчику все убытки, в том числе причиненные имуществу третьих лиц, за которое несет ответственность автомобильный перевозчик.

10.4 Ответственность за неочистку перевозочных средств и за расчеты по перевозке

В соответствии со ст. 745 ГК перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку в срок, установленный договором перевозки, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Данная правовая норма конкретизирована транспортными уставами и кодексами, действующими на различных видах транспорта. Так, на автомобильном транспорте в ст. 42 Закона об АТ установлено, что автомобильный перевозчик обязан подать в срок, установленный соответствующим договором (автомобильной перевозки груза, фрахтования для автомобильной перевозки грузов или об организации автомобильных перевозок грузов), исправное транспортное средство под загрузку в состоянии, пригодном для автомобильной перевозки соответствующих грузов.

На железнодорожном транспорте согласно п. 40 УЖТ установлена обязанность перевозчика 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. Основные требования к очистке и промывке вагонов и контейнеров после выполнения погрузочно-разгрузочных работ установлена и Правилами очистки.

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. При этом согласно п. 3 Правил очистки грузополучатель имеет право предъявить в дальнейшем претензию грузоотправителю за погрузку грузов в его адрес в неочищенный вагон, контейнер на основании составленного перевозчиком по заявлению и при участии грузополучателя акта общей формы о наличии в вагоне, контейнере остатков ранее перевозимого груза.

Ответственность грузополучателя за нарушение требований, установленных п. 45 УЖТ (ненадлежащая 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 величин за каждый универсальный вагон, контейнер и трех базовых величин за специализированный вагон. Данная неустойка взыскивается независимо от места обнаружения невыгруженного, неочищенного, непромытого вагона, контейнера перевозчика (на железнодорожной станции выгрузки или другой железнодорожной станции). Для удостоверения рассматриваемых нарушений должен быть составлен акт общей формы.

Согласно п. 45 УЖТ грузополучатель независимо от внесения указанной неустойки должен уплатить перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами перевозчика или плату за все время нахождения вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя под довыгрузкой, очисткой, промывкой на железнодорожных промывочно-пропарочных станциях или на железнодорожных станциях под очисткой, а также возместить понесенные перевозчиком расходы по очистке вагонов, контейнеров.

За нарушение установленных в п. 45 УЖТ требований аналогичная выше-рассмотренной ответственность предусмотрена и для грузоотправителя. Так, УЖТ и Правилами 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, лицом, выполнявшим грузовую операцию. 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.

На автомобильном транспорте в соответствии с п. 94 ПАПГ после разгрузки груза кузов грузового транспортного средства или контейнер должен быть очищен грузополучателем, после автомобильной перевозки животных, птиц, скоропортящихся и других грузов, загрязняющих кузов, – вымыт, а при необходимости – продезинфицирован.

Важнейшей обязанностью грузоотправителя по договору перевозки является уплата провозной платы. По общему правилу провозная плата должна быть внесена им на основании тарифов, устанавливаемых в соответствии с законодательством, в пункте отправления. При этом существуют особенности выполнения расчетов за перевозки грузов на различных видах транспорта.

На железнодорожном транспорте все причитающиеся перевозчику за перевозку грузов платежи согласно п. 60 УЖТ 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).

Вся ответственность перед перевозчиком по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения за расчеты в отношении этой перевозки 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 нес 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.

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

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. Согласно УЖТ вся ответственность перед перевозчиком за расчеты по перевозке такого груза возлагается на грузоотправителя. При этом грузоотправитель должен быть уведомлен об отсутствии грузополучателя в письменной форме, и на решение вопроса о судьбе груза ему предоставляется восемь (по скоропортящимся грузам – четверо) суток со дня получения грузоотправителем такого уведомления перевозчика (п. 56 УЖТ).

На автомобильном транспорте порядок оплаты перевозки груза устанавливается в соответствующем договоре (если иное не предусмотрено актами законодательства), причем согласно п. 96 ПАПГ причитающаяся автомобильному перевозчику плата за перевозку грузов и другие услуги должна вноситься заказчиком автомобильной перевозки авансом в виде платежных документов (платежных поручений или требований, чеков, векселей, аккредитивов) или наличными деньгами в соответствии с нормативными правовыми актами Национального банка Республики Беларусь. Однако по соглашению между заказчиком автомобильной перевозки и автомобильным перевозчиком грузы могут быть приняты к автомобильной перевозке до внесения провозной платы.

При несвоевременном внесении провозной платы с заказчика автомобильной перевозки взывается пеня, в размере, определяемом в соответствующем договоре, от суммы платежей за каждый день просрочки.

В свою очередь, если автомобильный перевозчик в течение трех дней не приступил к выполнению заказа, провозная плата, внесенная заказчиком автомобильной перевозки авансом, должна быть возвращена ему в течение следующих трех банковских дней, а в случае нарушения этого срока возврата автомобильный перевозчик уплачивает заказчику автомобильной перевозки пеню от суммы платежей, подлежащих возврату, за каждый день просрочки в размере, определяемом соответствующим договором.

Окончательный расчет за автомобильную перевозку грузов производится ее заказчиком на основании счета за выполненную перевозку с приложенными к нему соответствующими документами, который должен в 10-дневный срок выписать заказчику автомобильный перевозчик, если иной порядок расчета не установлен в соответствующем договоре.

Следует отметить, что в соответствии со ст. 744 ГК перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке (ст. 340 ГК), если иное не установлено законодательством. Например, при уклонении грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей по данной перевозке на железнодорожном транспорте в соответствии с п. 56 УЖТ перевозчик имеет право удерживать грузы, уведомив об этом грузополучателя в письменной форме, до внесения соответствующих платежей.

11 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

11.1 Правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь

Нормативно-правовая база в области транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь основывается на Конституции Республики Беларусь и состоит из актов Президента Республики Беларусь, Гражданского кодекса Республики Беларусь, Закона Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности», Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности», других актов законодательства и международных договоров Республики Беларусь.

В действующем ГК договор транспортной экспедиции урегулирован как самостоятельный гражданско-правовой договор, по которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента – грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза. В соответствии со ст. 755 ГК договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и маршрутом, выбранными одной из сторон договора (экспедитором или клиентом), обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой. Указано также, что в качестве дополнительных услуг по договору транспортной экспедиции может быть предусмотрено и выполнение ряда необходимых для доставки груза операций: получение требующихся для экспорта или импорта документов; выполнение таможенных или иных формальностей; проверка количества и состояния груза; уплата пошлин, сборов и других возлагаемых на клиента расходов; погрузка и выгрузка груза; хранение груза и др.

Правовые нормы, содержащиеся в главе 41 «Транспортная экспедиция» ГК, определяют также ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции, порядок предоставления экспедитору необходимых документов и информации клиентом, возможность привлечения экспедитором для исполнения своих обязанностей других лиц, порядок одностороннего

расторжения договора транспортной экспедиции. Перевозчик в соответствии с ГК может выступать в качестве экспедитора по договору транспортной экспедиции, оказывая клиенту необходимые услуги, предусмотренные этим договором.

Важнейшую роль в регламентировании транспортно-экспедиционной деятельности имеет Закон Республики Беларусь от 13 июня 2006 года «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон о ТЭД) с последующими изменениями и дополнениями, который определяет правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в транспортно-экспедиционных услугах.

Закон о ТЭД, включающий 33 статьи, объединенные в 8 глав, регулирует отношения, возникающие при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности, связанной с выполнением перевозок грузов как во внутрисреспубликанском, так и в международном сообщении. Данное положение особенно актуально для железнодорожного транспорта в связи с тем, что порядок регулирования транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок грузов в международном сообщении находится вне рамок соответствующего международного соглашения (СМГС) и не определяется им. При этом действие Закона о ТЭД не распространяется на отношения, возникающие при: транспортировке продукции магистральным трубопроводным транспортом; осуществлении транспортной деятельности в целях обеспечения обороноспособности, безопасности, правопорядка и охраны здоровья; осуществлении транспортной деятельности в области почтовой связи; выполнении погрузочно-разгрузочных работ в рамках договора перевозки груза в соответствии с законодательством Республики Беларусь [35].

Согласно Закону о ТЭД (ст. 1) транспортно-экспедиционная деятельность – это вид предпринимательской деятельности экспедитора по оказанию транспортно-экспедиционных услуг, т. е. услуг, связанных с организацией и (или) обеспечением перевозки груза одним или несколькими видами транспорта. Участниками транспортно-экспедиционной деятельности являются клиенты (лица, заключающие с экспедитором договор транспортной экспедиции), экспедиторы, перевозчики и другие юридические и физические лица, которые вступают в отношения в связи с оказанием транспортно-экспедиционных услуг. Экспедитор – это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие транспортно-экспедиционную деятельность.

Основной целью государственного регулирования в области транспортно-экспедиционной деятельности является защита экономических интересов Республики Беларусь на основе формирования и развития рынка транспортно-экспедиционных услуг, а важнейшими принципами осуществления транспортно-экспедиционной деятельности являются:

– государственное регулирование, управление и контроль;

- равенство прав участников транспортно-экспедиционной деятельности;
- соблюдение интересов всех участников транспортно-экспедиционной деятельности;

- обеспечение безопасности осуществления транспортно-экспедиционной деятельности на основе соблюдения требований законодательства Республики Беларусь, в том числе требований технических нормативных правовых актов [35].

В соответствии со ст. 6 Закона о ТЭД правовой основой осуществления транспортно-экспедиционной деятельности являются соответствующие договоры (транспортной экспедиции, об организации перевозок грузов, перевозки груза, фрахтования, хранения и другие), заключаемые участниками транспортно-экспедиционной деятельности в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

В ст. 8 Закона о ТЭД указаны основные виды транспортно-экспедиционных услуг: услуги, связанные с подготовкой груза к перевозке; услуги, связанные с погрузкой (выгрузкой) груза; организация процесса перевозки груза любым видом транспорта; согласование схемы (маршрута, последовательности) перевозки груза несколькими видами транспорта при смешанной перевозке; консолидация и деконсолидация отправок грузов; хранение груза и т. д.

В главе 4 Закона о ТЭД определены понятие договора транспортной экспедиции, поручения экспедитору, правовое положение экспедитора по данному договору, порядок оформления документов при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности.

Глава 5 Закона о ТЭД устанавливает основные права и обязанности клиента и экспедитора по договору транспортной экспедиции. При этом следует отметить, что помимо конкретного перечня таких прав и обязанностей Законом о ТЭД предусмотрена возможность экспедитора и клиента иметь иные права, предусмотренные законодательством Республики Беларусь или договором транспортной экспедиции, а также необходимость выполнения других обязанностей, установленных указанными выше законодательством либо договором.

В Законе о ТЭД установлен:

- порядок определения и размеры ответственности экспедитора за несохранность груза, нарушение срока исполнения обязанностей по договору транспортной экспедиции, а также клиента за непредоставление информации экспедитору, предусмотренной Законом о ТЭД;

- порядок предъявления претензий и исков к экспедитору, а также срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции.

При осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности ее участники обязаны руководствоваться помимо международных договоров Республики Беларусь, Закона о ТЭД также и кодексами, уставами и правилами, действующими на соответствующих видах транспорта.

Таким образом, оценка нормативно-правовой базы, регулирующей транспортно-экспедиционную деятельность в Республике Беларусь, позволяет сделать следующие выводы:

– в настоящее время в нашей стране имеется необходимая правовая основа для оказания транспортно-экспедиционных услуг грузоотправителям и грузополучателям;

– важнейшими актами национального законодательства, регулирующего данную сферу отношений, являются ГК и Закон о ТЭД;

– в соответствии с действующим законодательством перевозчики имеют право оказывать транспортно-экспедиционные услуги, выступая в качестве экспедитора по договору транспортной экспедиции.

11.2 Договор транспортной экспедиции

В соответствии с законодательством по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение транспортно-экспедиционных услуг, определенных договором. Таким образом, основная обязанность экспедитора, возникающая из договора транспортной экспедиции и сформулированная в общем виде, заключается в организации перевозки груза клиента определенным видом транспорта и по определенному маршруту, которые могут быть выбраны как клиентом, так и экспедитором, и выполнения сопутствующих перевозке операций, а основной обязанностью клиента является оплата расходов, понесенных экспедитором в интересах клиента, и вознаграждения экспедитору.

Договор транспортной экспедиции заключается в простой письменной форме, под которой понимается как единый документ, непосредственно составленный и подписанный обеими сторонами, так и договор, заключенный путем обмена документами посредством почтовой, телефонной, электронной и иной связи, позволяющей установить, что документ исходит от стороны по договору. При этом сторонами (субъектами) такого договора являются экспедитор и клиент, предметом договора – оказание транспортно-экспедиционных услуг, а содержанием – совокупность прав и обязанностей сторон по договору.

По своему характеру договор транспортной экспедиции является:

– *консенсуальным*, так как он считается заключенным с момента достижения соглашения между экспедитором и клиентом, а все дальнейшие действия по организации перевозки, приему-сдачи груза, расчетам между сторонами и другое осуществляются во исполнение уже возникшего обязательства;

– *возмездным*, так как за выполнение транспортно-экспедиционных услуг экспедитор получает соответствующее вознаграждение;

– *взаимным (двусторонним)*, так как обе стороны договора принимают на себя определенные обязательства относительно друг друга и имеют соответствующие права.

В договоре транспортной экспедиции помимо реквизитов сторон и общих положений указываются обязанности клиента и экспедитора, их права и ответственность за нарушение условий договора, тарифы на оказываемые экспедитором услуги, организация расчетов, срок действия, порядок изменения и расторжения договора, а также урегулирования разногласий. Договором могут определяться и дополнительные условия перевозки с осуществлением транспортно-экспедиционного обслуживания (сроки доставки, режим работы и т. д.).

Договором транспортной экспедиции устанавливается, что клиент передает, а экспедитор принимает на себя организацию перевозок грузов и выполнение определенного по согласованию сторон перечня транспортно-экспедиционных услуг. Клиент по договору транспортной экспедиции обязан предоставить экспедитору необходимые документы, относящиеся к грузу, а также информацию о его свойствах, особых условиях его перевозки и иные сведения, требующиеся экспедитору для выполнения договора. Виды документов, характер информации о грузе, которые клиент должен предоставить экспедитору определяются в договоре транспортной экспедиции. Не предоставление таких документов и информации дает экспедитору право не приступать к исполнению своих обязанностей до их получения. Кроме того, Законом о ТЭД предусмотрено, что клиент должен возмещать убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением своей обязанности по представлению предусмотренной Законом о ТЭД информации.

Прием груза от отправителя и сдача его перевозчику, а также прием груза от перевозчика и сдача его получателю производятся экспедитором согласно нормативным документам, действующим на соответствующем виде транспорта.

Договор транспортной экспедиции должен содержать конкретный перечень транспортно-экспедиционных услуг, которые обязуется оказать экспедитор, и может быть заключен в виде поручения экспедитору, выдаваемого ему клиентом на выполнение или организацию выполнения этих услуг. При необходимости систематического оказания транспортно-экспедиционных услуг между клиентом и экспедитором заключается долгосрочный договор транспортной экспедиции, в рамках которого выданное поручение экспедитор принимает к немедленному исполнению, если иное не предусмотрено данным договором или не вытекает из поручения. При направлении клиентом разового поручения экспедитору договор транспортной экспедиции считается заключенным только при получении клиентом письменного согласия экспедитора о принятии к исполнению этого поручения [35].

В поручении на экспедирование грузов приводятся подробные характеристики груза, сведения о пунктах отправления и назначения, об условиях доставки, обязанностях и ответственности сторон, кроме указанных в договоре транспортной экспедиции, порядке расчетов и др. Типовое поручение на экспедирование Международной федерации экспедиторских организаций (ФИАТА) включает 27 граф.

Экспедитор имеет право при исполнении договора вступать в отношения с третьими лицами от своего имени или от имени клиента. При этом экспедитор действует от имени клиента при наличии в договоре транспортной экспедиции указания на полномочия экспедитора действовать в данном статусе, а при отсутствии такого указания – в случае, если клиентом ему выдана доверенность, согласно которой клиент уполномочивает его действовать в таком статусе. В других случаях в отношениях с третьими лицами экспедитор выступает от своего имени, причем права и обязанности по договорам, заключенным им от своего имени, возникают непосредственно у экспедитора [35].

Для выполнения своих обязанностей по договору транспортной экспедиции экспедитор может привлечь другого экспедитора заключить еще один договор транспортной экспедиции. Причем в соответствии со ст. 18 Закона о ТЭД экспедитор, привлечший другого экспедитора, приобретает права и обязанности клиента по договору транспортной экспедиции.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 ГК. При определении ответственности по договору транспортной экспедиции необходимо учитывать, что в соответствии со ст. 26 Закона о ТЭД соглашения экспедиторов с клиентами об ограничении или неприменении установленной законодательством ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений предусмотрена законодательными актами Республики Беларусь.

При нарушении обязанности экспедитором вследствие ненадлежащего исполнения договора перевозки груза и доказанности им этого обстоятельства ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым соответствующий перевозчик отвечает перед экспедитором.

Согласно ст. 27 Закона о ТЭД экспедитор несет ответственность за сохранность груза только в случае принятия груза в свое ведение (с момента его принятия в ведение экспедитора и до выдачи грузополучателю или иному лицу, уполномоченному на получение груза), и если не докажет, что сохранность груза произошла вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Таким

образом, ответственность экспедитора в этом случае наступает при наличии его вины в несохранности. Принятие экспедитором в свое ведение груза удостоверяется соответствующей отметкой в транспортных (перевозочных) документах или выдачей расписки экспедитора.

Существуют отличия, от указанных выше, о возмещении убытков, вызванных несохранностью груза, когда *экспедитор не принимает груз в свое ведение*. Требования о возмещении таких убытков предъявляются перевозчику в соответствии с законодательством Республики Беларусь, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено предъявление этих требований непосредственно экспедитору.

Размер возмещения в соответствующих случаях экспедитором ущерба, причиненного несохранностью груза, установленный в ст. 27 Закона о ТЭД, в целом соответствует аналогичному размеру возмещения такого ущерба перевозчиком (п. 9.1 данного учебно-методического пособия). Однако имеется определенное дополнение: при утрате или недостатке груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, возмещение ущерба осуществляется в размере объявленной ценности груза или части объявленной ценности, пропорциональной утраченной (недостающей) части груза, но не выше его реальной стоимости. При перевозках грузов в международном сообщении ответственность экспедитора за несохранность груза определяется, помимо ГК и Закона о ТЭД, также международными договорами Республики Беларусь.

Законом о ТЭД (ст. 28) предусмотрена и ответственность экспедитора за нарушение срока исполнения обязанностей по договору транспортной экспедиции. В этом случае, если иное не предусмотрено договором транспортной экспедиции, экспедитор возмещает причиненные клиенту указанным нарушением убытки, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

До предъявления к экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии (если иное не предусмотрено договором транспортной экспедиции), т. е. действует обязательный претензионный порядок аналогично договору перевозки груза. Законодательством предусмотрена возможность предъявления к экспедитору иска без направления ему претензии только для физического лица. Сроки предъявления претензии установлены ст. 30 Закона о ТЭД. По требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции, иск к экспедитору в случае полного или частичного отказа удовлетворить предъявленную претензию либо неполучение ответа в тридцатидневный срок может быть предъявлен в течение десяти месяцев.

11.3 Правовое регулирование аренды и лизинга транспортных средств. Правовые основы использования вагонов грузоотправителей, грузополучателей

Применяемые в сфере транспортной деятельности аренда, лизинг и прокат транспортных средств представляют собой формы использования транспортных средств без перехода собственности на эти транспортные средства к пользователю.

Аренду транспортного средства согласно ГК различают с оказанием лицом, предоставляющим транспортное средство в аренду (арендодателем), услуг по управлению и технической эксплуатации (аренда с экипажем) и без оказания таких услуг (аренда без экипажа).

В соответствии со ст. 603 ГК *по договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем* арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации.

Вторая разновидность договора аренды транспортных средств порождает обязательство классического типа – аренду имущества в форме вещи. *По договору аренды транспортного средства без экипажа* (ст. 613 ГК) арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации.

Таким образом, оба варианта аренды транспортного средства предусматривают предоставление арендатору соответствующего имущества во временное владение и пользование, но только при аренде с экипажем в рамках договора аренды арендодателем оказываются также и дополнительные услуги по управлению транспортным средством и его технической эксплуатации. При этом договор аренды транспортного средства во всех случаях (с экипажем или без экипажа) должен быть заключен в письменной форме независимо от его срока, и к такому договору не применяются правила о регистрации договоров аренды, предусмотренные п. 2 ст. 580 ГК.

В соответствии со ст. 605 ГК арендодатель в течение всего срока договора аренды транспортного средства с экипажем обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонтов и предоставление необходимых принадлежностей.

Предоставляемые арендатору арендодателем услуги по управлению и технической эксплуатации транспортного средства согласно ст. 606 ГК должны обеспечивать его нормальную и безопасную эксплуатацию в соответствии с целями аренды, указанными в договоре, причем договором аренды транспортного средства с экипажем может быть предусмотрен и более

широкий круг услуг, предоставляемых арендатору. Состав экипажа транспортного средства и его квалификация должны отвечать обязательным для сторон правилам и условиям договора, а если обязательными для сторон правилами такие требования не установлены, – требованиям обычной практики эксплуатации транспортного средства данного вида и условиям договора. Члены экипажа являются работниками арендодателя и подчиняются его распоряжениям, относящимся к управлению и технической эксплуатации, а также распоряжениям арендатора, касающимся коммерческой эксплуатации транспортного средства [9].

Необходимо отметить, что если договором аренды транспортного средства с экипажем не предусмотрено иное, то расходы по оплате услуг членов экипажа и расходы на их содержание несет арендодатель, а расходы, возникающие в связи с коммерческой эксплуатацией транспортного средства, в том числе затраты на оплату топлива, других расходуемых в процессе эксплуатации материалов и оплату сборов, возлагаются на арендатора.

Согласно ст. 615 ГК по договору аренды транспортного средства без экипажа надлежащее состояние арендованного транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонтов, должен поддерживать в течение всего срока договора арендатор. В этом случае он своими силами осуществляет управление арендованным транспортным средством и его как коммерческую, так и техническую эксплуатацию. Арендатор несет расходы на содержание арендованного транспортного средства, его страхование, включая страхование своей ответственности, а также расходы, возникающие в связи с его эксплуатацией, если иное не предусмотрено договором аренды транспортного средства без экипажа (ст. 617 ГК).

Арендатор вне зависимости от разновидности договора аренды транспортного средства (с экипажем или без экипажа) имеет право без согласия арендодателя сдавать транспортное средство в субаренду, если договором аренды транспортного средства не предусмотрено иное. Кроме того, в соответствии со ст. 609 и 618 ГК арендатор транспортного средства может без согласия арендодателя (при аренде транспортного средства с экипажем в рамках осуществления коммерческой эксплуатации такого транспортного средства) от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, которые не противоречат целям использования транспортного средства, указанным в договоре аренды, а если такие цели не установлены, – назначению транспортного средства.

Следует отметить, что транспортными уставами, кодексами и другими актами законодательства могут быть установлены также иные особенности аренды отдельных видов транспортных средств как с экипажем, так и без экипажа.

Общие правила осуществления лизинговых операций в Республике Беларусь установлены § 6 главы 34 ГК. По договору финансовой аренды (лизинга) в соответствии со ст. 636 ГК арендодатель (лизингодатель), являющийся юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, обязуется приобрести

в собственность указанное арендатором (лизингополучателем) имущество у определенного им продавца (поставщика) и предоставить арендатору (лизингополучателю) это имущество, составляющее предмет договора финансовой аренды (лизинга), за плату во временное владение и пользование. Арендодатель (лизингодатель) в этом случае не несет ответственности за выбор предмета договора финансовой аренды (лизинга) и продавца (поставщика).

Договором финансовой аренды (лизинга) может быть предусмотрено, что выбор продавца (поставщика) и приобретаемого имущества осуществляется арендодателем (лизингодателем), а также, что арендатор (лизингополучатель) может выступить в качестве продавца (поставщика) имущества, передаваемого ему в качестве предмета такого договора [9].

Договор финансовой аренды (лизинга) – основной документ, которым оформляются лизинговые отношения. Действующим законодательством договор финансовой аренды (лизинга) включен в систему договоров аренды, на него распространяются нормы действующего законодательства, регулирующие общие вопросы для всех видов арендных отношений. При этом договор лизинга характеризуется существенными особенностями:

- охватывает по сравнению с договором аренды более сложный комплекс хозяйственно-экономических отношений с расширенным количеством участников;

- имущество приобретает арендодатель (лизингодатель) специально для представления конкретному арендатору (лизингополучателю) на условиях лизинга;

- в отличие от аренды при лизинге риски, связанные с имуществом, переходят к арендатору (лизингополучателю), который собственником этого имущества не является.

Лизингополучатель становится собственником имущества (оборудования, транспортных средств и т. д.) после окончания всех расчетов, предусмотренных договором финансовой аренды (лизинга), и подписания соответствующего акта. В отличие от классического финансового лизинга, характеризующегося трехсторонним характером взаимоотношений (лизингодатель, поставщик, лизингополучатель), возвратный лизинг – разновидность финансового лизинга, при котором продавец (поставщик) предмета лизинга одновременно выступает и как лизингополучатель.

Оперативный лизинг – это вид лизинга, при котором лизингодатель по своей инициативе закупает имущество и передает его лизингополучателю в качестве предмета лизинга за определенную плату на срок, который меньше нормативного срока службы имущества, и на определенных условиях во временное владение и пользование. При оперативном лизинге предмет лизинга может быть передан в лизинг неоднократно.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом осуществляются в вагонах, контейнерах перевозчика и в вагонах, контейнерах грузоотправителей, грузополучателей. В соответствии с УЖТ:

– *вагоны, контейнеры перевозчика* – это вагоны, контейнеры, принадлежащие перевозчику на праве собственности, праве хозяйственного ведения, оперативного управления или ином законном праве, в том числе вагоны, контейнеры перевозчиков другого государства, и зарегистрированные в таком качестве в установленном порядке;

– *вагоны, контейнеры грузоотправителей, грузополучателей* – это вагоны, контейнеры, принадлежащие грузоотправителям, грузополучателям на праве собственности, аренды (безвозмездного пользования) или ином законном основании, в том числе предоставленные им оператором вагонов, контейнеров.

Использование вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей имеет ряд особенностей. Так, плата за пользование этими вагонами за время нахождения их у грузоотправителей, грузополучателей под погрузкой, выгрузкой, в отличие от вагонов перевозчика, не взимается. За просрочку в доставке порожних вагонов грузоотправителей, грузополучателей УЖТ предусмотрена ответственность перевозчика в форме неустойки в размере, установленном за просрочку в доставке груза.

Порожние вагоны, контейнеры грузоотправителей, грузополучателей после выгрузки должны быть направлены согласно указаниям их владельцев, причем их перевозка оформляется по полным перевозочным документам, а перевозчик не имеет права самостоятельно их загружать или использовать иным образом. При самовольном занятии перевозчиком вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя в соответствии с УЖТ перевозчик должен уплатить грузоотправителю, грузополучателю неустойку в размере 0,25 базовой величины за вагон в час и 0,15 базовой величины за контейнер в час.

Законодательством предусмотрена также обязанность перевозчика при повреждении им вагонов, контейнеров грузоотправителя, грузополучателя отремонтировать их или возместить владельцам вагонов, контейнеров понесенный ими ущерб, причем право выбора принадлежит в данном случае соответствующим грузоотправителям, грузополучателям.

Необходимо отметить, что использование вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям на праве аренды, существенно зависит и от условий заключенного договора аренды (например, возможность передачи таких вагонов, контейнеров другому субъекту хозяйствования в субаренду).

11.4 Правовое регулирование перевозок грузов в смешанном сообщении

В соответствии со ст. 742 ГК смешанная перевозка (перевозка в смешанном сообщении) представляет собой перевозку грузов, пассажиров, багажа как минимум двумя видами транспорта. При этом смешанные перевозки подразделяются:

– на перевозки в прямом смешанном сообщении, которые представляют собой перевозки, осуществляемые несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортной накладной), оформленному на весь путь следования;

– перевозки в непрямом смешанном сообщении, т. е. перевозки, выполняемые несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам, применяемым на каждом виде транспорта.

Таким образом, главным признаком прямого смешанного сообщения является использование единого перевозочного документа, которым и оформляется договор перевозки, – транспортной накладной прямого смешанного сообщения, составленной на весь путь следования. В результате правоотношение, в котором участвуют перевозчики различных видов транспорта, возникает на основании единого договора перевозки, заключаемого грузоотправителем с перевозчиком в пункте отправления о доставке груза в пункт назначения с выдачей грузополучателю.

Взаимоотношения перевозчиков различных видов транспорта, а также порядок организации прямой смешанной перевозки согласно ст. 742 ГК определяются транспортными уставами, кодексами и другими актами законодательства. Аналогичная норма содержится и в п. 84 УЖТ.

Помимо понятия собственно смешанной перевозки различают также понятия интермодальной и мультимодальной перевозок:

– *интермодальная* – представляет собой последовательную перевозку груза в одной и той же грузовой единице (крупнотоннажном контейнере, съемном кузове, полуприцепе и т. п.) с перевалкой его в пути следования с одного вида транспорта на другой без перегрузки самого груза;

– *мультимодальная* – это перевозка грузов, при которой организующее ее лицо несет ответственность за груз на всем пути следования независимо от количества принимающих участие в перевозке видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа.

Таким образом, основным отличием этих видов перевозок является то, что при интермодальной осуществляется последовательная транспортировка груза в одной и той же грузовой единице без обработки непосредственно груза при смене видов транспорта.

В соответствии с ГК смешанная перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции. Кон-

венция ООН о международных смешанных перевозках грузов, подписанная в Женеве 20 мая 1980 года, подразумевает наличие договора смешанной перевозки и поступление груза в ведение оператора смешанной перевозки, который является стороной договора и несет ответственность за исполнение договора. Данная Конвенция содержит общие положения, связанные со смешанными перевозками грузов, информацию о документах, регулирующих эти перевозки, требованиях и исках, определяет ответственность оператора и грузоотправителя, рассматривает таможенные вопросы.

Правила ЮНКТАД/МТП-95, принимаемые за основу национального законодательства о перевозках грузов в смешанном сообщении во многих странах, определяют договор смешанной перевозки как договор на перевозку груза как минимум двумя различными видами транспорта, а лицо, принявшее на себя ответственность за его осуществление, называют оператором смешанных перевозок.

Оператор смешанной перевозки заключает договор смешанной перевозки от своего имени и выступает в качестве стороны договора (принципала) или от имени грузоотправителя (перевозчиков, участвующих в смешанной перевозке), но в любом случае принимает на себя ответственность за исполнение договора. Операторы смешанной перевозки могут иметь собственные транспортные средства либо не иметь их. В качестве операторов смешанной перевозки грузов выступают, как правило, экспедиторы, однако в некоторых случаях ими могут быть владельцы или арендаторы подвижного состава, а также перевозчики. При этом экспедитор, являясь оператором смешанной перевозки, может одновременно быть и перевозчиком, если использует в процессе перевозки в смешанном сообщении, например, собственный автотранспорт или зафрахтованное судно для доставки товара на одном из его участков.

Прямая смешанная (мультимодальная) перевозка грузов предполагает:

– осуществление на основании договора смешанной перевозки, договор при этом охватывает всю перевозку. Оператор смешанной перевозки выступает как сторона договора, а не как агент перевозчика;

– выдачу документа смешанной перевозки оператором смешанной перевозки, который берет на себя ответственность за всю транспортную операцию от места получения груза до места назначения. В настоящее время для этих целей наиболее часто применяется «Мультимодальный транспортный коносамент *FIATA*» (*FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, FBL*).

Оператор смешанной перевозки организует перевозку, как и обычный экспедитор, но при этом оформляет ее собственным транспортным документом (экспедитор вручает грузоотправителю транспортный документ фактического перевозчика) и принимает ответственность за исполнение договора смешанной перевозки на всем пути следования. Он должен обеспечить доставку грузов по всему маршруту их следования, но часто не может самостоятельно выполнять какие-либо услуги. В такой ситуации он

привлекает перевозчиков различных видов транспорта, судовладельческие компании, предприятия, занимающиеся складированием и хранением, таможенной очисткой, экспортно-импортными формальностями и т. п. Условия договоров оператора смешанной перевозки с перевозчиками различных видов транспорта или указанными выше специализированными организациями, выполняющими отдельные виды транспортно-экспедиционных операций, не влияют на его обязательства перед отправителем по договору прямой смешанной перевозки [36].

Под интермодальной или комбинированной перевозкой с технологической точки зрения понимается перевозка груза на одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта. Такая перевозка груза – это доставка по принципу «от двери до двери», который обеспечивается за счет перевозки транспортных единиц на специальных или универсальных железнодорожных вагонах, морских или речных судах, паромах, автотранспорте, самолетах на определенных участках маршрута смешанной перевозки.

В рамках Европейского союза 1 февраля 1991 года в Женеве было подписано Соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах. Указанное Соглашение определяет, в частности, эксплуатационные и иные характеристики сетей международных комбинированных перевозок, используемых при организации данного вида сообщения.

В Республике Беларусь одним из основных документов, регламентирующих комбинированные перевозки товаров, являлось Положение об особенностях таможенного оформления при комбинированной перевозке товаров, утвержденное Постановлением Государственного таможенного комитета Республики Беларусь № 41 от 21 июня 2002 года. Это Положение определяло порядок, условия и особенности таможенного оформления при комбинированной перевозке товаров, под которой понималась перевозка товаров под таможенным контролем по таможенной территории Республики Беларусь с поочередным использованием транспортных средств.

При обычной смешанной перевозке несколькими видами транспорта от пункта отправления через один или несколько перевалочных пунктов до пункта назначения на каждом из этапов доставки транспортные организации берут на себя ответственность лишь за тот этап перевозки, который выполняют сами. В соответствии с этим, оформляется несколько транспортных документов, каждый из которых охватывает только отдельный сегмент перевозки определенным видом транспорта.

Необходимо отметить, что согласно ст. 753 ГК перевозчики различных видов транспорта могут заключать договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов, представляющие собой узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др. Порядок заключения таких договоров определяется транспортными уставами, кодексами и другими актами законодательства.

12 ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ. ПОРЯДОК РЕШЕНИЯ СПОРОВ, СВЯЗАННЫХ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

12.1 Претензионный порядок.

Право на предъявление претензии к перевозчику

При перевозках грузов защита прав и законных интересов юридических и физических лиц осуществляется в судебном (исковом) и досудебном (претензионном) порядке. До обращения в суд с целью принудительной защиты своих прав и охраняемых законом интересов юридические и физические лица должны выполнить определенные действия, важнейшим из которых является соблюдение претензионного порядка.

В соответствии со ст. 751 ГК *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. *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, рассмотрения претензии и ответа на нее называется *претензионным порядком*. При этом 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: рассмотреть обоснованность предъявленных требований, выяснить спорные вопросы с ответственными представителями другой стороны, сверить расчеты 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. его соблюдение – 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 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 [24].

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 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 другое не исключают необходимости предъявления заявителем в установленном порядке претензии к соответствующему перевозчику.

Правовая норма ГК о необходимости предъявления к перевозчику претензии до подачи иска, вытекающего из перевозки груза, конкретизируется в действующих на различных видах транспорта нормативных правовых актах (кодексах, законах, уставах и др.), устанавливающих порядок предъявления и рассмотрения претензий по таким перевозкам. Так, при перевозках грузов железнодорожным транспортом указанный порядок определяется пп. 136–142 УЖТ.

Право на предъявление к перевозчику претензий и исков при наличии соответствующих документов согласно п. 136 УЖТ имеют:

- 1) при 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 (за исключением поезда региональных линий экономкласса), межрегиональных линий (п. 132 УЖТ), иного нарушения перевозчиком договора перевозки пассажира – пассажир.

Претензии и иски к перевозчику могут быть предъявлены также и законными представителями указанных выше лиц.

Круг лиц, которым предоставлено право обращения с претензионными требованиями, вытекающими из перевозки грузов, согласно законодательству является ограниченным. Так, в соответствии с п. 138 УЖТ передача права на предъявление претензий и исков в рассмотренных выше случаях не допускается за исключением передачи такого права грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю. Данное ограничение обусловлено массовостью перевозок грузов железнодорожным транспортом и спецификой транспортного процесса.

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 [24].

На автомобильном транспорте в соответствии со ст. 57 Закона об АТ до предъявления к автомобильному перевозчику иска, вытекающего из обязательств по автомобильной перевозке груза, также обязательно предъявление ему соответствующей претензии в порядке и сроки, установленные ПАПГ. *Право на предъявление претензии* к автомобильному перевозчику согласно п. 107 ПАПГ имеет заказчик автомобильной перевозки груза.

Передача заказчиком автомобильной перевозки права на предъявление претензий или исков другим юридическим либо физическим лицам согласно п. 110 ПАПГ не допускается, за исключением случаев передачи такого права экспедитору, а также (аналогично железнодорожному транспорту) грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю. В таком случае в ТТН или накладной *CMR* делается соответствующая запись, заверяемая подписями руководителя и главного бухгалтера грузоотправителя (грузополучателя), а также печатью.

12.2 Требования, предъявляемые к оформлению претензий. Документы, необходимые для предъявления претензии

В соответствии с законодательством претензионное заявление должно содержать все необходимые сведения для его рассмотрения по существу.

В претензионном заявлении должны быть отражены следующие данные:

- кем и кому предъявляется (адресуется) претензия, т. е. фамилия, имя, отчество (наименование) заявителя претензии и лица (лиц), которому претензия предъявляется (получателя претензии), их место жительства (место пребывания) или место нахождения;
- дата предъявления претензии;
- обстоятельства, на основании которых предъявлена претензия и доказательства, подтверждающие эти обстоятельства;
- требования заявителя претензии со ссылкой на законодательство;
- сумма претензионного требования по каждому отдельному виду требования и по каждому отдельному документу (накладной, учетной карточке выполнения заявки на перевозку грузов и т. п.) и ее расчет;
- подробный почтовый адрес, по которому заявитель претензии желает получить ответ;
- банковские реквизиты заявителя претензии;
- перечень прилагаемых в обоснование претензии документов;
- подпись должностного лица организации – заявителя претензии (руководителя организации или его заместителя).

В качестве необходимого условия для предъявления претензии к перевозчику, а в дальнейшем и возможности подачи к нему иска, транспортное законодательство определяет приложение к претензионному заявлению документов, подтверждающих право на предъявление данной претензии и обосновывающих требования заявителя. Отсутствие таких документов позволяет перевозчику не рассматривать заявленную претензию по существу.

При перевозках железнодорожным транспортом к подтверждающим и обосновывающим требования заявителя документам, которые должны быть приложены 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 – железнодорожная накладная и коммерческий акт, выданный перевозчиком грузополучателю. При утрате коммерческого акта грузополучатель, обратившись с претензией к перевозчику, имеет право приложить к ней железнодорожную накладную с отметкой пере-

возчика 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 [30];

3) при просрочке в доставке груза – железнодорожная накладная;

4) 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);

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

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

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

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

Кроме того, 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 имеет право 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 [30].

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 [34].

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.

На автомобильном транспорте в соответствии с п. 114 ПАПГ к претензии должны прилагаться ТГН или накладная *CMR*, реестр ТГН, создаваемых в виде электронных документов, соответствующий акт, расчет ущерба и при необходимости другие документы, необходимые для ее рассмотрения.

12.3 Сроки предъявления претензий к перевозчику

Сроки предъявления претензий к перевозчику установлены действующими на различных видах транспорта нормативными правовыми актами (кодексами, уставами и др.). Так, на железнодорожном транспорте эти сроки и порядок их исчисления в зависимости от оснований предъявляемых требований определены п. 140 УЖТ, согласно которому срок, в течение которого заявитель претензии имеет право обращаться с претензионными требованиями к перевозчику, Белорусской железной дороге, составляет:

- 45 дней по претензиям об уплате неустойки;
- 6 месяцев по всем остальным претензиям.

Важное значение для соблюдения сроков предъявления претензии 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. Необходимо отметить, что дата документального оформления выдачи груза и дата фактической выдачи груза могут не совпадать. В рассматриваемом случае срок на предъявление претензии 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. На определение момента, с которого начинает исчисляться срок на предъявление претензии в рассматриваемом случае, не влияет дата составления соответствующего коммерческого акта [24];

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;

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. В соответствии с УЖТ момент, с которого начинается исчисляться 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 [24];

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 начинает исчисляться со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления соответствующей претензии.

На автомобильном транспорте п. 115 ПАПГ установлен шестимесячный срок на предъявление претензии к автомобильному перевозчику заказчиком автомобильной перевозки. При этом указанный срок исчисляется следующим образом:

1) по претензиям о возмещении стоимости утраченного груза – по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки груза при междугородных

автомобильных перевозках и 10 суток со дня приема груза при городских и пригородных автомобильных перевозках;

2) по всем остальным претензиям – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Существуют определенные особенности предъявления претензий при международных автомобильных перевозках грузов. Так, в соответствии с п. 123 ПАПГ, если недостача, порча или повреждение груза имели скрытый характер и были обнаружены грузополучателем после приема груза от автомобильного перевозчика, то грузополучатель может в течение 7 дней со дня приема груза (за исключением выходных и праздничных дней), направить автомобильному перевозчику претензию. В противном случае считается, что грузополучатель получил груз в состоянии, соответствующем указанному в накладной *CMR*. Претензия при просрочке в доставке груза должна быть направлена грузополучателем автомобильному перевозчику в течение 21 дня со дня получения им груза в свое распоряжение.

Соблюдение сроков заявления претензии имеет важное правовое значение, так как является одним из условий надлежащего выполнения претензионного порядка по отношению к перевозчику. Пропуск заявителем срока на предъявление претензии к перевозчику является достаточным основанием для возврата ему претензии без рассмотрения ее по существу, о чем заявитель претензии должен быть уведомлен. Однако при предъявлении исков к перевозчикам суды оценивают содержание п. 1 ст. 751 ГК (необходимость предъявления к перевозчику претензии до подачи иска, вытекающего из перевозки груза) как отсылочную норму только к порядку предъявления претензии к перевозчику, а не к срокам ее предъявления. Поэтому предъявление претензии по истечении установленного законодательством срока не является препятствием к принятию судом искового заявления и рассмотрения его.

Течение срока на предъявление претензии в соответствии со ст. 192 ГК начинается на следующий день после календарной даты или наступления события, которым определено его начало. Днем предъявления претензии при направлении претензии заказной корреспонденцией с обратным уведомлением считается день сдачи претензионного заявления на почту, определяемый по дате почтового штемпеля, 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.

12.4 Порядок предъявления и рассмотрения претензий

Действующими на различных видах транспорта нормативными правовыми актами установлены особенности предъявления претензий к перевозчику. Так, претензионные требования, возникающие из перевозок железнодоро-

рожным транспортом во внутривнутриреспубликанском 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 (за исключением поезда региональных линий экономкласса), межрегиональных линий (п. 132 УЖТ), иное нарушение перевозчиком договора перевозки пассажира.

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.

На автомобильном транспорте претензия предъявляется заказчиком автомобильной перевозки соответствующему автомобильному перевозчику.

Следует отметить, что претензии, возникающие из перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, во всех случаях предъявляются к перевозчику, выдавшему груз (конечному перевозчику).

Претензии о возмещении ущерба за несохранность груза при перевозках как железнодорожным, так и автомобильным транспортом, должны предъявляться по каждой отправке в отдельности (за исключением случая, когда составлен один коммерческий акт на маршрут или группу вагонов – претензия предъявляется на количество отправок, указанных в акте). Однако на железнодорожном транспорте 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. Аналогичная норма установлена в п. 111 ПАПП для однородных грузов одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя. Для претензионных требований, возникающих из других оснований, подобных ограничений не предусмотрено.

В соответствии со ст. 751 ГК срок рассмотрения претензии установлен равным 30 дней со дня ее получения и является единым на различных видах транспорта по всем претензиям независимо от их оснований. Так как нарушение порядка и сроков предъявления претензии предоставляет перевозчику, Белорусской железной дороге право не рассматривать претензию по существу, возвратив приложенные к ней документы заявителю, Инструкцией по актово-претензионной работе [29] 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 не приложении к претензионному заявлению предусмотренных УЖТ или международными соглашениями документов либо приложении документов, не относящихся к данной отправке, такое заявление вместе со всеми приложениями должно быть возвращено заявителю не позднее 10-дневного срока во внутрисубъектском сообщении или 15-дневного срока в международном сообщении со дня получения претензии с указанием причин возврата. На автомобильном транспорте при аналогичном нарушении заказчиком автомобильной перевозки претензионного порядка согласно п. 117 ПАПГ претензия должна быть возвращена ему автомобильным перевозчиком в 10-дневный срок. Заявитель в этом случае, устранив недостатки, имеет право вновь обратиться с претензией к перевозчику в пределах сроков, установленных законодательством для предъявления претензии. 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 по существу вследствие нарушения заявителем претензионного порядка не является отказом в удовлетворении претензии и не дает права на обращение с иском в суд.

В том случае, когда по результатам предварительного рассмотрения претензии перевозчиком определяется, что она предъявлена правильно и заявителем соблюдены все предусмотренные требования, такая претензия рассматривается по существу. На железнодорожном транспорте согласно Инструкции по актово-претензионной работе 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, на основании данных о размерах ущерба, приведенных в коммерческом акте и акте экспертизы;

– 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.

В соответствии с транспортным законодательством (п. 142 УЖТ, п. 119 ПАПГ и т. п.) перевозчик обязан в 30-дневный срок со дня получения рассмотреть претензию и сообщить о результатах ее рассмотрения заявителю в письменном виде. В уведомлении о признании претензии полностью или частично перевозчик должен указать, в какой сумме удовлетворена претензия. Перевозчик перечисляет признанную (полностью или частично) по претензии денежную сумму заявителю, причем в случае полного удовлетворения претензии представленные заявителем документы ему не возвращаются, а остаются у перевозчика. При частичном удовлетворении или отклонении претензии в ответе перевозчика должно быть указано основание такого решения со ссылкой на соответствующие пункты нормативных правовых актов и представленные с претензией документы возвращаются заявителю.

Согласно п. 142 УЖТ в тех случаях, когда груз был переадресован или выдан другому грузополучателю, и в результате рассмотрения претензии установлено, что переадресовка (выдача) выполнена в надлежащем порядке, 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 указано 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 [34].

12.5 Особенности предъявления и рассмотрения претензий при перевозках грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении

При перевозках грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении порядок предъявления и рассмотрения возникающих претензий регулируется СМГС и СИ к СМГС [37], причем аналогично нацио-

нальному законодательству до предъявления иска к перевозчику в рассматриваемом случае необходимо предъявление ему соответствующей претензии (ст. 47 § 1 СМГС), т. е. также действует обязательный претензионный порядок досудебного разрешения споров.

В соответствии со ст. 46 СМГС право на предъявление претензии к перевозчику имеют отправитель и получатель. По претензиям о возврате перебора провозных платежей согласно ст. 31 § 2 СМГС такое право в виде исключения из общего правила предоставлено лицу, оплатившему эти провозные платежи (как правило, это экспедитор, представляющий интересы отправителя или получателя на основании соответствующего договора). Право на предъявление претензии, а в дальнейшем при необходимости и иска, к перевозчику за утрату или повреждение вагона принадлежит владельцу вагона (ст. 53 СМГС). Переуступка права предъявления претензии СМГС не допускается.

Порядок предъявления претензий, возникающих при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении, установлен ст. 46, 53 СМГС:

- 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 при перевозке по бумажной накладной 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 недостатке, 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 со ст. 31 § 2 СМГС, – документы, подтверждающие его претензионные требования.

Заявитель претензии в соответствующих случаях должен приложить и другие обосновывающие его требования документы (например, при несохранности груза документ, подтверждающий его стоимость), причем накладная и коммерческий акт в отличие от требования УЖТ во всех случаях прикладываются к претензионному заявлению в подлинниках.

Согласно ст. 47 § 2 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, в зависимости от основания претензии приведен в приложении 5 («Информационное руководство») к СМГС.

Перевозчик должен в соответствии со ст. 46 § 7 СМГС в течение 180 дней со дня получения претензии рассмотреть ее, дать ответ заявителю и при полном или частичном признании претензии уплатить ему причитающуюся сумму. 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 возвратить приложенные к претензии документы [34].

При рассмотрении претензий, возникающих при перевозках грузов железнодорожным транспортом в международном 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.

Перевозчик, к которому предъявлена претензия в соответствии со ст. 46 СМГС, согласно СИ к СМГС является регулирующим перевозчиком. Получив претензию регулирующий перевозчик, в соответствии с СИ к СМГС в 15-дневный срок должен проверить правильность оформления, соответствие приложенных к претензии документов указанным выше требованиям ст. 46 СМГС, а установив правильность оформления претензии – наличие права заявителя на предъявление претензии и соблюдение им срока давности. Если регулирующий перевозчик устанавливает, что по данной перевозке отсутствует

ответственность участвовавших в ней перевозчиков, то он отклоняет претензию согласно ст. 39 СМГС. При предположении им 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.

Регулирующий перевозчик для совместного рассмотрения претензии должен в 30-дневный срок со дня получения направить ответственному перевозчику подлинник претензионного заявления со всеми приложенными к нему документами с сопроводительным письмом (при перевозке груза тремя и более перевозчиками – одному из ответственных перевозчиков – подлинники, а остальным ответственным перевозчикам – копию сопроводительного письма для сведения), в котором указывает причитающийся каждому ответственному перевозчику срок на рассмотрение претензии [31].

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 регулируемому о полном или частичном отклонении претензии регулирующий перевозчик уведомляет об этом заявителя претензии и выплачивает ему признанную часть суммы.

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 СМГС, пограничными железнодорожными соглашениями, другими нормативными правовыми документами, принятыми Советом по железнодорожному транспорту, и Положением о разграничении ответственности между перевозчиками указанных выше государств за несохранные перевозки грузов.

12.6 Порядок предъявления исков, возникающих из перевозок грузов, и предъявляемые к исковому заявлению требования

Грузоотправитель, грузополучатель в случае полного или частичного отказа перевозчика в удовлетворении претензии либо неполучении ответа на нее в установленный тридцатидневный срок в соответствии со ст. 751 ГК имеет право предъявить иск в суд. 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, за исключением случаев, когда суд признает причину пропуска срока исковой давности уважительной (нарушенное право будет признано подлежащим защите) [30].

В соответствии с 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 единый для всех видов транспорта сокращенный срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, равный одному году с момента, определяемого в соответствии с законодательством, что направлено на ускорение разрешения возникающих между сторонами споров.

Исчисление срока исковой давности по искам, вытекающим из перевозок грузов и предъявляемым грузоотправителями, грузополучателями к перевозчику, Белорусской железной дороге, начинается согласно п. 143 УЖТ со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии, т. е. совпадает с начальным моментом исчисления претензионного срока. На автомобильном транспорте в соответствии с п. 122 ПАПП срок исковой давности (1 год) исчисляется с даты получения ответа на предъявленную претензию или истечения срока для ответа на нее.

В том случае, когда в суд обращается перевозчик с вытекающим из перевозок иском к грузоотправителю, грузополучателю законодательством не требуется соблюдение досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора. 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. Таким образом, перевозчик имеет право непосредственно обратиться в суд с соответствующим иском к грузоотправителю, грузополучателю, не предъявляя предварительно к ним претензии, если иное не предусмотрено договором перевозчика с соответствующим грузоотправителем, грузополучателем.

Следует отметить, что указанный сокращенный срок исковой давности (один год) применяется как по искам, предъявляемым грузоотправителями, грузополучателями к перевозчикам, так и по искам перевозчиков к грузоотправителям, грузополучателям, по правоотношениям, вытекающим из перевозки груза, но не распространяется на иски, вытекающие не из перевозок, а из других оснований (договора поставки, договора купли-продажи и т. д.).

Иск согласно ст. 47 § 1 СМГС и п. 136 УЖТ может быть предъявлен только к тому перевозчику, к которому ранее предъявлялась претензия, причем именно тем лицом, которое имеет право на предъявление претензии к перевозчику и фактически предъявило ему такую претензию. Нормы СМГС при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении предусматривают аналогично УЖТ предъявление иска только в случаях полного или частичного отклонения претензии перевозчиком либо неполучении ответа на претензию от перевозчика в установленный на ее рассмотрение срок.

По требованиям, вытекающим из перевозок грузов в международном железнодорожном сообщении, в ст. 48 § 1 СМГС установлены отличные от ГК и УЖТ сроки исковой давности по искам к перевозчику:

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

В соответствии со ст. 48 § 4 СМГС пропуск указанных сроков давности является основанием для отклонения требований. При этом согласно ст. 48 § 3 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.

На автомобильном транспорте срок исковой давности и начало течения этого срока для рассмотрения вопросов, связанных с международной автомобильной перевозкой грузов, устанавливаются КДПП (п. 129 ПАПГ).

Форма и содержание искового заявления, которое подается в суд, строго регламентированы законодательством. Так, Хозяйственным процессуальным кодексом Республики Беларусь (далее – ХПК) [38] 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 (ст. 159 ХПК):

- наименование суда, 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.

В исковом заявлении могут содержаться иные сведения, необходимые для правильного разрешения спора, заявления (ходатайства).

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

– уплату государственной пошлины в установленных порядке и размере;

– соблюдение истцом досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора, когда это предусмотрено законодательством или договором;

– обстоятельства, на которых основаны иски 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 [38].

По спорам, вытекающим из перевозок грузов, истец должен к исковому заявлению приложить копию претензии и ответ перевозчика 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 при отклонении претензии не возвратил их или не дал в установленный срок ответа на претензию и документы остались у него, истец должен указать об этом в исковом заявлении. Суд, рассматривающий экономические дела, в данной ситуации при подготовке материалов к рассмотрению дела самостоятельно затребует представления соответствующих документов от перевозчика. Для правильного разрешения спора к исковому заявлению, которое должно быть подписано руководителем хозяйствующего субъекта или его заместителем, могут быть приложены и другие документы.

12.7 Подведомственность хозяйственных споров, вытекающих из перевозок грузов

В соответствии с законодательством подведомственность – это 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 [38].

Согласно ст. 1 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.

Иски в соответствии с законодательством должны предъявляться в надлежащий судебный орган по месту нахождения или месту жительства ответчика, причем согласно ст. 49 ХПК иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его обособленного подразделения, может быть предъявлен по месту нахождения такого подразделения юридического лица. В ст. 51 ХПК предусмотрено, что иски к перевозчику, вытекающие из договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа, в том числе, когда перевозчик является одним из ответчиков, предъявляются в суд, рассматривающий экономические дела, по месту нахождения перевозчика. Данные положения конкретизированы при подаче исков, вытекающих из перевозок грузов железнодорожным транспортом, 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 которому была предъявлена претензия.

Согласно ст. 48 ХПК дела, подведомственные суду, рассматривающему 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.

Верховный суд в пределах подведомственности дел судам, рассматривающим экономические дела, имеет право дополнительно определять подсудность дел, принимая к своему производству и рассматривать любое дело [38].

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 выбранным ими третьим лицам и обязуются подчиняться решению третейского суда. Порядок создания (образования) и деятельности третейских судов (за исключением международных арбитражных (третейских) судов), требования, предъявляемые к третейскому соглашению, порядок третейского разбирательства и исполнения решений третейских судов, а также регулирование иных вопросов, связанных с деятельностью этих судов, определяются Законом Республики Беларусь «О третейских судах» [39]. К третейскому разбирательству привлекаются высококвалифицированные специалисты, имеющие опыт в хозяйственных делах и обладающие необходимыми знаниями специфики рассматриваемых вопросов. Место третейского разбирательства определяется третейским судом с учетом всех обстоятельств дела, включая фактор удобства для сторон, если они не договорились об ином.

Необходимо отметить, что согласно п. 126 ПАПГ по всем спорам, возникающим при международной автомобильной перевозке грузов, истец может обратиться в суд страны, в которой ответчик зарегистрирован как субъект предпринимательской деятельности или в которой груз был принят к автомобильной перевозке от грузоотправителя (выдан грузополучателю), причем обращение в другие суды не допускается. Если в отношении какого-либо спора иск находится на рассмотрении в суде или в отношении такого иска этим судом было вынесено решение, то новый иск между одними и теми же заявителями и ответчиками не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда, в который был предъявлен первый иск, не подлежит исполнению в стране, возбуждающей новое рассмотрение дела (п. 127 ПАПГ).

При автомобильной перевозке грузов, осуществлявшейся несколькими автомобильными перевозчиками, иски в связи с несохранностью или просрочкой в доставке грузов могут быть предъявлены только первому перевозчику, последнему перевозчику или перевозчику на том этапе, на котором произошло событие, вызвавшее данное нарушение, а также одновременно нескольким этим перевозчикам (за исключением случаев, указанных в п. 128 ПАПГ).

12.8 Порядок рассмотрения и разрешения хозяйственных споров, вытекающих из перевозок грузов

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 кото-

рых иск предъявлен. *Ответчиками являются* юридические лица, индивидуальные предприниматели и граждане, к которым предъявлен иск.

Суд, рассматривающий экономические дела, обязан принять к производству исковое заявление, поданное с соблюдением предусмотренных ХПК требований. В частности, 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. Вопрос о принятии искового заявления и возбуждении производства по делу решается судьей единолично.

В соответствии со ст. 164 ХПК суд, рассматривающий экономические дела, отказывает в принятии искового заявления в следующих случаях:

- 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, находящихся 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 [38].

В определенных случаях исковое заявление оставляется без движения (ст. 162 ХПК) или возвращается истцу вместе с приложенными к нему документами (ст. 163 ХПК).

В случае принятия искового заявления и возбуждения производства по делу суд, рассматривающий экономические дела, выносит определение об этом. Такое определение должно быть направлено лицам, участвующим в деле, не позднее пяти дней со дня поступления искового заявления в суд, рассматривающий экономические дела.

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.

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.

Согласно ст. 175 ХПК 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 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 судьбы независимы и подчиняются только закону.

В соответствии с законодательством 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 имеют право в соответствии со ст. 55 [38]:

- 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 и др.

Согласно ст. 83 ХПК доказательствами по делу 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, 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 [38].

Следует отметить, что в соответствии со ст. 750 ГК и п. 144 УЖТ 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.

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 **Спирин, И. В.** Транспортное право / И. В. Спирин. – М. : Транспорт, 2001. – 303 с.
- 2 Устав железнодорожного транспорта общего пользования [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/upload/iblock/48c/ustav_2015.pdf. – Дата доступа : 17.11.2022.
- 3 **Быков, А. Г.** Основы автотранспортного права / А. Г. Быков, Д. И. Половинчик. – М. : Юридическая литература, 1986. – 336 с.
- 4 **Алексеев, С. С.** Общая теория права : в 2 т. Т. 1 / С. С. Алексеев. – М. : Юридическая литература, 1981. – 361 с.
- 5 **Плахотич, С. А.** Транспортное право (железнодорожный транспорт) / С. А. Плахотич, И. С. Фролова. – М. : УМЦ по образ. на ж.-д. трансп., 2015. – 335 с.
- 6 **Еловой, И. А.** Правовое регулирование перевозок. В 2 ч. Ч. 1 / И. А. Еловой, Е. В. Машиновский, Е. В. Настаченко. – Гомель : БелГУТ, 2021. – 99 с.
- 7 **Емельянов, А. С.** Транспортное право / А. С. Емельянов. – М. : ИД «Былина и К^о», 2007. – 208 с.
- 8 Теория государства и права / под ред. В. М. Корельского, В. Д. Перевалова. – М. : ИНФРА М – Норма, 2002. – 616 с.
- 9 Гражданский кодекс Республики Беларусь с комментарием и обзором практики хозяйственных судов / под общ. ред. В. С. Каменкова. – Минск : Дикта, 2004. – 1136 с.
- 10 О железнодорожном транспорте : Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/railway_transport_law.pdf. – Дата доступа : 17.11.2022.
- 11 Об утверждении Устава государственного объединения «Белорусская железная дорога», внесении изменений 19 августа 2010 года № 1213 : постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10 января 2009 г. № 19 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/belarusian_railway_chart\(1\).pdf](https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/belarusian_railway_chart(1).pdf). – Дата доступа : 17.11.2022.
- 12 О нормативных правовых актах : Закон Республики Беларусь от 17 июля 2018 г. № 130-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=H11800130&p1=1>. – Дата доступа : 17.11.2022.
- 13 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). – Минск : Амалфея, 2015. – 216 с.
- 14 Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://pass.rw.by/uploads/iblock/c13/pravila_perevozok_passajirov_2021.pdf. – Дата доступа : 17.11.2022.
- 15 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 : https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/M/postanovlenie_mart_4_21012021.pdf. – Дата доступа : 17.11.2022.
- 16 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 : 20.11.2022.
- 17 **Еловой, И. А.** Управление грузовой и коммерческой работой : в 2 ч. Ч. 1 / И. А. Еловой, М. М. Колос, А. А. Кухарчик. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 211 с.
- 18 Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H10700278>. – Дата доступа : 20.11.2022.
- 19 **Тихиня, В. Г.** Международные перевозки грузов и пассажиров / В. Г. Тихиня. – Минск : Юридический справочник, приложение к журналу «Право и экономика», 1998. – 152 с.
- 20 Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов : постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://pravo.by/document/?guid=2012&oldDoc=2008-173/2008-173\(037-113\).pdf&oldDocPage=2](https://pravo.by/document/?guid=2012&oldDoc=2008-173/2008-173(037-113).pdf&oldDocPage=2). – Дата доступа : 20.11.2022.
- 21 **Годунов, В. Н.** Классификация гражданско-правовых договоров и ее аспекты / В. Н. Годунов // Право в современном белорусском обществе : юбилейный сб. науч. тр., посвященный 20-летию Нац. центра зак-ва и прав. исслед. Респ. Беларусь / Нац. центр зак-ва и прав. исслед. Респ. Беларусь. – Минск : Бизнесофсет, 2017. – Вып. 12. – С. 341 – 350.
- 22 **Морозов, С. Ю.** Транспортное право / С. Ю. Морозов. – М. : Волгерс Клувер, 2010. – 320 с.
- 23 Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь : в 2 кн. Кн. 2 / отв. ред. В. Ф. Чигир. – Минск : Амалфея, 2007. – 1383 с.
- 24 Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта общего пользования / под ред. Е. И. Зарецкой, В. П. Мороза. – Минск : Амалфея, 2004. – 736 с.
- 25 **Еловой, И. А.** Права, обязанности и ответственность сторон по договору перевозки грузов / И. А. Еловой, М. С. Казаченко. – Гомель : БелИИЖТ, 1990. – 52 с.
- 26 Договор железнодорожной перевозки грузов / И. А. Еловой [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 1996. – 98 с.
- 27 **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.
- 28 **Еловой, И. А.** Правовое регулирование отношений при приеме, транспортировке и выдаче грузов, перевозимых железнодорожным транспортом / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, А. А. Кухарчик. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 133 с.
- 29 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.
- 30 **Еловой, И. А.** Транспортное право: акты, претензии, иски / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, А. А. Кухарчик. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 121 с.
- 31 Комментарий к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). – Рига : ООО «Liegra», 2016. – 368 с.

32 Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/corporate/normative_documents/rules-of-technical-operation-of-railways/. – Дата доступа : 10.01.2023.

33 **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.

34 **Еловой, И. А.** Правовое регулирование перевозок. В 2 ч. Ч. 2 / И. А. Еловой, Е. В. Малиновский, Е. В. Настаченко. – Гомель : БелГУТ, 2021. – 103 с.

35 О транспортно-экспедиционной деятельности : Закон Республики Беларусь от 13 июня 2006 г. № 124-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=h10600124>. – Дата доступа : 10.01.2023.

36 **Еловой, И. А.** Транспортно-экспедиционное обслуживание при доставке грузов. В 2 ч. Ч. 2 / И. А. Еловой [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 68 с.

37 Служебная инструкция к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СИ к СМГС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/si_smgs_2015.pdf. – Дата доступа : 01.02.2023.

38 Хозяйственный процессуальный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=НК9800219>. – Дата доступа : 01.01.2023.

39 О третейских судах : Закон Республики Беларусь от 18 июля 2011 г. № 301-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=Н11100301>. – Дата доступа : 10.01.2023.

40 Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=НК2100091&p1=1>. – Дата доступа : 01.01.2023.

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

42 **Ляндрес, В. Б.** Право и эффективность использования вагонов и контейнеров / В. Б. Ляндрес. – М. : Юридическая литература, 1989. – 176 с.

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

44 **Новиков, В. М.** Транспортное право (железнодорожный транспорт) / В. М. Новиков. – М. : УМЦ по образ. на ж.-д. трансп., 2007. – 356 с.

Учебное издание

ЕЛОВОЙ Иван Александрович
МАЛИНОВСКИЙ Евгений Викторович
НАСТАЧЕНКО Елена Владимировна

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Учебно-методическое пособие

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

