

УДК 378.04

СПЕЦИФИКА ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Коняхин К. В.
студент группы ЮМЧ-201
ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)
e-mail: kujarov.kirill@yandex.ru

Аннотация: В статье описываются особенности гражданско-правовой ответственности сторон по договору перевозки, пределы её применения, меры ответственности.

Ключевые слова: гражданско-правовая ответственность, перевозки, железнодорожный транспорт.

APPLICATION OF ELECTRONIC DOCUMENT TURNOVER IN THE IMPLEMENTATION OF RAIL TRANSPORT

Konyakhin K.V.

Abstract: The article gives the concept of electronic document circulation, the scope of its application in the implementation of cargo transportation by rail, the positive and negative aspects of this phenomenon.

Keywords: electronic document management, transportation, railway transport.

Интенсивное развитие рыночных отношений в России невозможно без глубокой интеграции в мировую экономику. На сегодняшний день невозможно представить развитие международных отношений без развития транспортного комплекса, без решения вопросов совместимости национальных транспортных систем и, соответственно правового регулирования взаимоотношений между участниками международных перевозок.

С целью юридического оформления перевозок между субъектами – грузоотправителем и транспортной организацией заключается договор. Грузоотправитель сдаёт перевозчику товар, указывая лицо, с которым он связан определенными обязательствами. Например, договором поставки. При этом, грузополучатель не является стороной договора перевозки, однако

может предъявить претензии в случае нарушения сроков доставки груза или его утраты.

Фундаментально важную роль в системе внутренних и международных перевозок играют перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом. Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы Российской Федерации, важнейшим видом транспорта, осуществляющим массовые перевозки пассажиров и грузов практически при любых климатических условиях.

В связи со сложной организацией перевозочного процесса на железных дорогах различных регионов, многие государства заключают соглашения, регулирующие такие отношения. Страны бывшего Советского Союза входят в Организацию Сотрудничества железных дорог, внутри которой действует Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС).

Соглашение устанавливает единые правовые правила заключения и исполнения договоров перевозки грузов в железнодорожном и железнодорожно-паромном сообщении. Указанные в Соглашении нормы имеют императивный характер и устанавливает, что любое условие договора перевозки непосредственно или косвенно отступающее от положений СМГС, является недействительным. [1]

Сторонами договора перевозки грузов являются Отправитель и Перевозчик. Также существуют отношения непосредственно связанные с договором перевозки. Они складываются между Договорным перевозчиком и последующими перевозчиками, а также между Отправителем и Получателем.

Перевозка грузов может осуществляться с применением накладной ЦИМ/СМГС – документ, который сочетает в себе требования, предъявляемые Конвенцией о международных железнодорожных перевозках, действующей на территории Европы, Северной Африки и Ближнего Востока; а также требования Соглашения о международном грузовом сообщении. [2]

В накладной оговариваются существенные условия. Такие как наименование отправителя и получателя, станции отправки и назначения,

наименование договорного перевозчика, масса и количество мест груза, количество и знаки пломб. Также указывается лицо, производящее оплату провозных платежей.

Железнодорожная накладная составляется отправителем, который обеспечивает правильность ее заполнения. Отправитель несет ответственность за неполные и неточные сведения, внесенные в накладную.

В случае обнаружения ошибок и неточных сведений в накладной до начала перевозки, отправитель должен составить новую.

Соглашение устанавливает ответственность в виде неустойки и возмещения причиненного ущерба в случае, если к перевозке были приняты грузы, не допускаемые к перемещению через государственную границу, были нарушены условия перевозки опасных грузов, возникли обстоятельства, угрожающие безопасности движения, допущен перегруз вагона или была занижена сумма провозных платежей. Чаще всего, неустойка взыскивается в пятикратном размере провозной платы за груз. Применение неустойки не зависит от возмещения отправителем возможного ущерба.

В случае неуплаты всех причитающихся перевозчику платежей, он вправе удерживать груз до полного погашения задолженности перед ним, однако реализация такого права регулируется законодательством страны, в которой находится груз.[3]

В рамках данной статьи необходимо рассмотреть также обязанности грузополучателя, который хотя и не является стороной договора, но при этом имеет некие обязательства, вытекающие из соглашения. Так, получатель обязан принять груз, кроме случая, когда по вине перевозчика его качество изменилось настолько, что его дальнейшее использование по назначению невозможно. Обязанность принятия груза сохраняется даже при утрате его и розыске в рамках шести месяцев после истечения срока доставки. Также соглашение, если договором не установлено иное, обязывает получателя уплатить перевозчику провозные платежи, в случае неисполнения такого

обязательства, договорный перевозчик вправе удерживать груз до его исполнения. Соглашение обязывает получателя очищать вагоны и контейнеры от остатков груза при возврате их перевозчику. В случае невыполнения своих обязанностей получатель груза может быть привлечен к ответственности, предусмотренной Договором или его национальным законодательством.

Стороны несут ответственность за действия своих работников, находящихся при исполнении своих обязанностей, если такие действия причинили вред другой стороне.

Наиболее значимой, по моему мнению, в договоре перевозки железнодорожным транспортом является перевозчик. На него в соответствии законодательными актами возлагается наибольшая ответственность.

Так, основаниями привлечения перевозчика к ответственности является утрата или недостача груза либо нарушение сроков его доставки, установленных статьёй 24 Соглашения, а также приказом №27 Министерства Путей Сообщения РФ от 18.06.2003 г.

Наиболее часто, как и к грузоотправителю, к перевозчику применяются меры гражданско-правовой ответственности в виде неустойки,[4] которая также может быть установлена договором перевозки. Зачастую же в качестве неустойки используется пятикратный размер провозных платежей, установленный статьёй 31 СГМС.

Непосредственно отношения ответственности по договору перевозки железнодорожным транспортом регулируются статьями 37-48 СГМС. Так, перевозчик несет ответственность перед отправителем, вытекающую исключительно из договора перевозки, в частности за утрату, недостачу, повреждение или порчу груза.

Для констатации факта порчи или повреждения груза, а также его недостачи составляется коммерческий акт, удостоверяющий обстоятельства, являющиеся основанием ответственности перевозчика, на который впоследствии может ссылаться Сторона при предъявлении претензии.

Статья 27 СГМС устанавливает, что грузоотправитель или грузополучатель может предъявить перевозчику заявление о розыске груза в случае, если в течение 10 дней по прошествии срока доставки, он не будет выдан получателю, однако такое заявление не может являться претензией. Если по истечении 30 дней после окончания срока доставки груз так и не будет выдан, он считается утраченным. При этом сохраняется право на предъявление претензии об уплате неустойки за нарушение сроков доставки груза.

При этом Соглашение защищает перевозчика от злоупотреблений со стороны грузоотправителя, устанавливая пределы ответственности. Ее размер не может превышать возмещение, подлежащее уплате перевозчиком при утрате груза.

В документе указываются случаи, когда перевозчик вовсе освобождается от ответственности:

- в случае действия обстоятельств непреодолимой силы, под которыми понимаются погодные условия, воспрепятствовавшие доставке груза в установленный срок либо ставшие причиной утраты части груза.

Соглашение выделяет такие обстоятельства, как пожар, если он возник не по вине перевозчика или связанных с ним лиц. В связи с этим в судебной практике возникает множество споров, где перевозчик должен доказывать свою невиновность в возникновении пожара. Также суды дают пояснения о том, что не всегда пожар является обстоятельством непреодолимой силы и перевозчик должен доказать, что в условиях пожара было невозможно продолжать движение, и он был реальной угрозой для груза.

– если заранее не был предупрежден, о естественных свойствах груза и по этой причине произошла его порча. Здесь ответственность может быть применена уже к грузоотправителю;

– при задержке доставки груза в случае, когда в пути следования возникла угроза человеческой жизни, риск несчастного случая;

– груз перевозился без тары или обвязки, однако при этом необходимо, чтобы фактическое количество мест груза соответствовало количеству мест, указанных в железнодорожной накладной;

– груз был выдан получателю с исправными пломбами, однако, несмотря на это была обнаружена недостача. Пломбы являются гарантией того, что вагоны или тара не были вскрыты и посторонние лица не имели доступа к грузу.

Груз может быть утрачен по причине изъятия его контрольно-надзорными органами, также может произойти задержка доставки по причине проведения указанными органами проверки. В этом случае перевозчик также освобождается от ответственности, при условии, если грузоотправителем не были соблюдены необходимые административные формальности, таможенное законодательство.

Соглашение освобождает перевозчика от ответственности в случаях, когда тот в связи со сложившимися объективными обстоятельствами принимал разумные, как подчеркивается в документе, меры по спасению имущества. То есть, если принимались меры по спасению части груза, вследствие которых был утрачен весь груз, перевозчик будет нести ответственность за утрату всего груза согласно договору перевозки или законодательству.

В вопросе ответственности за недостачу груза Соглашение также оговаривает процентные нормы недостачи, при которой взыскания не применяются. Данные показатели зависят от агрегатного состояния груза. Так, жидкие или сданные в сыром состоянии сыпучие грузы могут иметь два процента недостачи в сравнении с указанной в накладной массой, тогда как сухие сыпучие грузы могут иметь всего один процент недостачи. При этом убыль исчисляется для каждого места груза в отдельности.

Статья 42 соглашения устанавливает размеры возмещения при утрате либо недостаче груза, расчёт такого возмещения производится исходя из стоимости груза, однако возможно взыскание суммы объявленной за груз

ценности, вместе с тем, возвращаются провозные платежи. Размер вымещаемого ущерба при порче груза должен соответствовать сумме, на которую понизилась стоимость груза. В случае если повреждена, часть груза может взыскиваться процент от суммы объявленной ценности.

При превышении сроков доставки груза перевозчик уплачивает неустойку в виде процента от провозной палаты. Величина неустойки колеблется от 6 до 30%. При этом в случае утраты перевозчиком груза указанная неустойка не взыскивается.

Статья 41 СМГС распределяет бремя доказывания при определении виновного лица. Так, оно ложится на перевозчика в случае необходимости доказательства действия обстоятельств, которые он не мог предотвратить, а также при необходимости доказательства вины отправителя или получателя. В свою очередь, отправитель доказывает свою невиновность в случаях, когда недостача груза произошла вследствие отсутствия тары и упаковки, при погрузке товара в непригодный для этого вагон или контейнер, вследствие неправильного выбора способа перевозки скоропортящихся продуктов, а также при несоблюдении отправителем необходимых таможенно-административных формальностей [6-11].

Привлечение к ответственности перевозчика происходит посредством направления претензии. Такое право принадлежит отправителю и получателю при этом его переуступка не допускается. По каждой осуществленной отправке составляется отдельная претензия, кроме случаев возврата провозных платежей и случая, когда по нескольким отправкам составлялся отдельный коммерческий акт.

К претензии необходимо приложить все обосновывающие ее документы, при этом коммерческий акт и накладная прикладываются в оригинале.

В случае соблюдения при составлении претензии всех необходимых требований, в течение 180 дней с момента ее получения дается ответ и в

случае признания предъявленной суммы полностью или в части, перевозчик уплачивает ее.

В случае несогласия с отказом в удовлетворении требований председатель вправе обратиться в суд. Соглашение устанавливает сроки возникновения такого права:

- по требованиям о возмещении недостачи – со дня выдачи груза;
- об утрате груза – по истечении 30 дней по окончании срока доставки;
- о возврате перебора провозных платежей – со дня их уплаты.[5]

Для предъявления иска Соглашение устанавливает срок давности – 9 месяцев. (В случае нарушения сроков доставки – 2 месяца). Сроки приостанавливаются при направлении претензии и продолжают течь с момента получения отказа. При этом пропуск срока давности является основанием для отклонения иска.

Исследовав положения Соглашения о международном грузовом сообщении можно сделать вывод о том, что документ устанавливает принцип ограниченной ответственности перевозчика, защищая его от злоупотреблений со стороны грузоотправителя и грузополучателя. Однако при этом в Соглашении не описываются способы привлечения к ответственности указанных лиц случае таких злоупотреблений и при прямом нарушении прав Перевозчика.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2018) // СПС «Консультант-Плюс»
2. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая от 30.11.1994 г. №51-ФЗ [Электронный ресурс] // URL <http://base.garant.ru/10164072> (дата обращения 10.03.2019).
3. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 26.01.1996 г. №14-ФЗ [Электронный ресурс] // URL <http://base.garant.ru/10164072> (дата обращения 10.03.2019).
4. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 №18-ФЗ [Электронный ресурс] // URL <http://base.garant.ru/12129475> (дата обращения 10.03.2019).

5. Левицкая Е.А., Арутюнова А.А. Проблемы правового регулирования сторон по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом // Интеллектуальные ресурсы - региональному развитию. – 2015. – № 5. – С. 28-34.
6. Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортёру // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 5.
7. Мартынов Б.В., Коханова В.С. Особенности финансового администрирования трансевразийских транспортных коридоров как фактора безопасности региональной экосистемы // Интеллектуальные ресурсы - региональному развитию. – 2018. – Т. 4, № -1. – С. 27-31.
8. Целых А.Н., Кузнецова И.С. Интеллектуальная система поддержки принятия решений при управлении движением общественного транспорта // Сборник трудов конференции «Современные информационные технологии: тенденции и перспективы развития». – 2014. – С. 417-419.