Федеральное агентство по образованию

Государственное образовательное учреждение

Высшего профессионального образования

Ульяновский государственный университет

Институт открытого образования

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

***по Гражданскому праву***

***тема: «Правовое регулирование договора железнодорожной экспедиции груза»***

**Выполнила: студентка 2 курса**

**Проверил:**

**грузовой перевозка груз договор**

**Ульяновск 2008**

**СОДЕРЖАНИЕ:**

Введение

I. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

1.1 Понятие договора железнодорожной перевозке грузов

1.2 Элементы обязательства грузовой перевозки

II. СОДЕРЖАНИЕ ДОГОВОРА

2.1 Права и обязанности сторон по договору

2.2 Ответственность сторон

2.3 Основания освобождения от ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте

III. ПРЕТЕНЗИОННЫЙ И СУДЕБНЫЙ ПОРЯДОК УРЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРОВ ПО ДОГОВОРАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

3.1 Претензионная работа

3.2 Судебная практика по договорам о перевозках железнодорожным транспортом

Заключение

Список использованных источников

**Введение**

Транспорт образует самостоятельную сферу экономической деятельности, живущую по особым правилам. Роль транспорта заключается в оказании специфических услуг, направленных на перемещение товара или человека в пространстве. Транспортная деятельность не сопровождается созданием новых вещей (предметов материального мира). Ее ценность в том экономическом эффекте который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место. Поэтому отношения по перевозке возникают при наличии потребности в территориальном перемещении объектов или людей с помощью транспортных средств. Обычно в них принимают участие два субъекта: транспортная организация (владелец транспортного средства) и лицо, заинтересованное в транспортировке. Будучи урегулированы нормами права, эти отношения принимают форму обязательственно-правовых.

В России нормы, регулирующие транспортные обязательства, содержатся в части второй Гражданского кодекса РФ от 26 января 1996 г. в редакции от 17 декабря 1999 г. (СЗ РФ, 1996, N 5, ст.410; 1999, N 51, ст.6288). В соответствии со ст.784 перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

Главной задачей договора перевозки грузов железнодорожным транспортом является регулирование взаимоотношений транспортных организаций при перевозке грузов по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта (ст.788).

Целью заключения данного вида договора является желание сторон осуществить данного рода перевозку груза на железнодорожном транспорте. Эти отношения регулируются рядом нормативно-правовых актов.

Под источником транспортного права понимают обычно ту юридическую форму, в которой выражается правотворческая деятельность государства и с помощью которой воля законодателя становится обязательной для исполнения. В составе транспортного законодательства различают следующие основные источники права: законы, указы Президента Российской Федерации, подзаконные нормативные акты. К источникам транспортного права также относятся санкционированные обычаи, постановления пленумов Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Источниками транспортного права являются и транспортные уставы и кодексы, действующие в настоящее время. Они детально регулируют отношения, возникающие на транспорте. Это Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.) Особенностью данных нормативных актов является то, что основные положения в них регулируются нормами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации (гл. 40).

К числу источников транспортного права относятся указы Президента Российской Федерации, регулирующие наиболее важные и конкретные сферы транспортных отношений. Например, Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. N 732 "О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации"\*(21).

Таким образом, в настоящее время нормативная база, регулирующая данный вид отношений, достаточно развита и актуальна, что позволяет наиболее четко разобраться в данном вопросе.

**I. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

***1.1 Понятие договора железнодорожной перевозки грузов***

Договор об организации перевозок - это долгосрочный договор, который грузоотправители, грузополучатели могут заключать с перевозчиками при систематическом осуществлении перевозок грузов. В соответствии с договором перевозчик обязуется в установленные сроки принимать грузы в согласованном объеме, а грузоотправитель обязуется предъявлять их для перевозок.

Договор об организации перевозок должен заключаться в письменной форме. В соответствии с договором определяются:

-предполагаемый объем перевозок грузов;

-сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок;

-порядок расчетов;

-ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств;

- иные условия организации перевозок.

 Работы и услуги, которые выполняются владельцами инфраструктур, перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями и цены на которые не указаны в тарифном руководстве, оплачиваются по соглашению сторон. Перевозки грузов, предусмотренные договором об организации перевозок, осуществляются на основании принятых заявок на их перевозки.

Договор перевозки груза- по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, а грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза. Договор перевозки груза регулируется также гл. 40 Гражданского кодекса Российской Федерации, в частности ст. 784, 785, 790-797.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составленной транспортной железнодорожной накладной и выданной на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза.

При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная накладная составляется на каждую отправку груза в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Перевозка грузов может осуществляться группами вагонов по одной накладной в соответствии с Правилами, утвержденными приказом МПС России от 18 июня 2003 г. N 32 "Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов группами вагонов по одной накладной". По одной накладной осуществляется также так называемая мелкая отправка, для перевозки которой не требуется предоставление отдельного вагона или контейнера. Правила перевозок грузов мелкими отправками утверждены приказом МПС России от 18 июня 2003 г. N 33 "Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов мелкими отправками".

При приеме груза для перевозки перевозчик обязан проставить в транспортной железнодорожной накладной календарный штемпель. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

Единые формы перевозочных документов на перевозки грузов утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и публикуются в сборнике правил перевозок железнодорожным транспортом.

Перевозочные документы заполняются в соответствии с Правилами, утвержденными приказом МПС России от 18 июня 2003 г. N 39 "Об утверждении Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом".

Договор заключают транспортная организация и грузоотправитель (грузовладелец). Если после доставки в пункт назначения груз подлежит выдаче самому отправителю, то круг участников обязательства перевозки этим и ограничивается. Чаще всего однако, в качестве грузополучателя указывается третье лицо, которое является контрагентом отправителя по договору (купли-продажи и др.). Ему и должен быть выдан груз в пункте назначения.

*Договор перевозки груза определяется как соглашение, в силу которого перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст. 785 ГК).*

Из определения вытекает, что договор грузовой перевозки — *взаимный* и *возмездный.* Он считается заключенным лишь после передачи груза перевозчику и, следовательно, относится к *числу реальных* договоров. Договор перевозки груза — строго *формальный* договор. Он всегда заключается в письменной форме, причем часто с соблюдением обязательных реквизитов, которые установлены законодательством.

Как правило, договор перевозки груза носит *публичный* характер (ст. 789, 426 ГК, ст. 20 Закона о федеральном железнодорожном транспорте). Однако для признания договора грузовой перевозки публичным требуется соблюдение ряда условий. Во-первых, в качестве перевозчика должна выступать специализированная коммерческая организация, осуществляющая перевозки *транспортом общего пользования.* Во-вторых, в соответствии с транспортным законодательством или лицензией эта организация должна быть наделена функциями общественного возчика, обязанного осуществлять перевозки по требованию всякого, кто обратится. В-третьих, эта организация должна быть включена в особый перечень лиц, обязанных осуществлять перевозки транспортом общего пользования, который подлежит обязательному опубликованию.

Для заключения договора применяется *система единого документа* предусмотренная п. 2 ст. 785 ГК. Заполнение и выдача такого документа имеет важное доказательственное значение. Порядок заключения договора перевозки зависит от его природы. Заключение реального договора приурочивается к моменту вручения перевозчику груза вместе с сопроводительными документами. Если перевозка оформляется консенсуальным договором фрахтования, он заключается в общем порядке, предусмотренном для гражданско-правовых договоров.

Договоры грузовой перевозки по территориальному признаку они делятся на внутригосударственные и международные. В зависимости от числа транспортных организаций, участвующих в транспортировке груза, выделяются договоры перевозки в *местном, прямом* и *прямом смешанном сообщении.* Местной называется перевозка, осуществляемая одной транспортной организацией, в рамках территориальных границ ее деятельности (например, железнодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Москву в пределах Октябрьской железной дороги). Перевозка, в которой по единому транспортному документу участвуют несколько транспортных организаций одного вида транспорта, именуется перевозкой в прямом сообщении (например, железнодорожная перевозка из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород). Прямой смешанной признается перевозка, в которой участвуют не менее двух видов транспорта, осуществляющих перевозку по единому документу, составленному на весь путь следования (например, перевозка груза из Санкт-Петербурга в Волгоград с выполнением самим транспортом перевалки в Москве с железной дороги на водный транспорт). Порядок осуществления таких перевозок определяется соглашениями между организациями различных видов транспорта, которые должны заключаться на основе специального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках (ст. 788 ГК). Предприятия различных видов транспорта в таком случае заключают между собой договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз и вывоз грузов и пр.) в порядке, установленном транспортным законодательством (ст. 799 ГК). Если же груз будет следовать из Санкт-Петербурга в Москву по железнодорожной накладной, а из Москвы в Волгоград — по новому перевозочному документу, выписанному отправителем после получения груза от железной дороги, то налицо обычная смешанная перевозка (соперевозка). Она включает два договора перевозки — по железной дороге и водным транспортом.

***1.2 Элементы обязательства грузовой перевозки***

*Субъектами обязательства* являются прежде всего перевозчик и грузоотправитель. Отправителями грузов могут быть любые субъекты гражданского права. Напротив, перевозчиком может быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, наделенные правом осуществлять грузовые перевозки по закону или на основании лицензии. Не являются перевозчиками те лица, которые хотя и имеют лицензию на транспортную деятельность, но осуществляют перемещение грузов для собственных нужд.

Договор обычно заключается с транспортной организацией пункта отправления груза. Если перевозка осуществляется в пределах сферы деятельности транспортной организации, заключившей договор, то она и является субъектом договора на стороне перевозчика. При прямых перевозках одним видом транспорта или прямых смешанных перевозках возникает обязательственное правоотношение с множественностью лиц - соперевозчиков. Каждый из них, принимая груз от предыдущей организации, исполняет свою обязанность по перевозке на соответствующем участке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первой транспортной организацией. Заключая договор перевозки, транспортная организация пункта отправления выступает как от своего имени, так и от имени всех других, участвующих в исполнении обязательства перевозки лиц в качестве их представителя. Представительство в данном случае основано на указании закона (как это имеет место на железнодорожном транспорте) или на договорах между транспортными организациями. Соперевозчики становятся субъектами правоотношений по перевозке, причем отправитель дает согласие на их участие в договоре, подписывая накладную, в которой указываются путь следования и пункты перевалки. Наконец, в определенных случаях единственным перевозчиком является оператор комбинированной перевозки. Тогда множественности лиц на стороне перевозчика не возникает.

Грузополучатель, не совпадающий с отправителем и не участвующий в заключении договора перевозки, тем не менее приобретает права несет перед перевозчиком определенные обязанности. В таких случаях грузополучатель выступает как особый субъект обязательства по перевозке — третье лицо, в пользу которого заключен договор. Его нельзя рассматривать ни в качестве самостоятельной (третьей) стороны договора перевозки, ни в качестве одной стороны с отправителем, ни в качестве лица, принимающего исполнение за отправителя. Таким образом, договор перевозки груза — это договор в *пользу третьего лица.*

*Предмет* договора перевозки — услуги по доставке вверенных перевозчику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения. Эти услуги включают не только собственно транспортировку грузов, но и иные действия, в частности, хранение, выдачу груза получателю, нередко погрузку и выгрузку. Каждое из этих действий, взятое в отдельности, напоминает предмет других гражданско-правовых договоров. Так, оказание услуг по транспортировке груза, а также выполнение погрузочно-разгрузочных работ сближает договор перевозки с договорами подряда и возмездного оказания услуг. Поскольку перевозочные средства в период погрузки фактически используются в интересах клиентуры, наблюдается сходство перевозки с договором аренды. Обязанность перевозчика обеспечить хранение груза свидетельствует о наличии элементов, характерных для хранения. Выдача транспортной организацией груза получателю по указанию отправителя напоминает действие поверенного (агента) по договору поручения (агентирования). Однако и погрузка, и выгрузка груза, и его хранение и выдача лишь сопутствуют цели договора перевозки. Юридическая же природа любого договора определяется его основной целью, а не сопутствующими ему моментами. Такая цель в договоре перевозки — транспортировка и доставка грузов в пункты назначения. Выполнение всех названных действий — лишь условие надлежащего исполнения этой обязанности транспортной организацией. Именно она и обусловливает выделение договора перевозки в системе обязательств в качестве самостоятельного.

*Срок* в обязательстве перевозки — это промежуток времени, в течение которого груз должен быть доставлен в пункт назначения. В соответствии со ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством. а при отсутствии таких сроков — в разумный срок. В ряде случаев в автомобильных и морских перевозках сроки доставки определяются соглашением сторон, а при его отсутствии — обычно принятыми сроками. При прямых смешанных перевозках сроки доставки определяются по совокупности сроков, исчисляемых на основании правил, действующих на соответствующих видах транспорта. Срок доставки соблюден, если в пункте назначения груз выгружен средствами перевозчика или вагоны поданы под разгрузку средствами получателя до истечения установленного (согласованного) срока доставки. При этом учитываются и особые обстоятельства, вызвавшие задержку в доставке грузов. Не считается, например, просрочкой в доставке задержка грузов, следовавших в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении и оставшихся в портах или на пристанях после закрытия навигации.

**II. СОДЕРЖАНИЕ ДОГОВОРА**

**2.1** ***Права и обязанности сторон по договору***

*Содержание* договора перевозки груза составляют права и обязанности сторон. *Погрузка и выгрузка груза* осуществляются транспортной организацией или отправителем (получателем) в порядке, предусмотренном договором, с соблюдением правил транспортного законодательства (п. 2 ст. 791 ГК). Обязанности по погрузке и выгрузке распределяются между участниками обязательства перевозки в зависимости от места погрузки. Транспортные организации самостоятельно осуществляют погрузку и выгрузку в местах общего доступа. В иных местах (склады, причалы и др.) погрузочно-разгрузочные работы выполняются соответственно отправителем и получателем за их счет. Транспортная организация может принять на себя выполнение этих работ по особым соглашениям с клиентурой. Необходимые для погрузки и выгрузки вспомогательные материалы или специальные приспособления предоставляются грузоотправителем, если иное не установлено правилами перевозок или соглашением сторон. Транспортная организация обычно не отвечает за несохранность груза, если его утрата (повреждение, порча) произошла вследствие обстоятельств, связанных с действиями отправителя по погрузке.

*Доставка* груза *—* основная обязанность перевозчика. Ее исполнение требует не только соблюдения срока доставки, но и обеспечения сохранности перевозимого груза. Перевозчик отвечает за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю. Он обязан принимать все возможные и зависящие от него меры по обеспечению сохранности груза. После принятия к перевозке груз хранится в пункте отправления, а также в период транспортировки бесплатно. Плата за хранение взыскивается, если груз сдается ранее срока приема его к перевозке. После прибытия груза в пункт назначения он хранится бесплатно в течение времени, установленного правилами или соглашением сторон, а затем за плату.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении перевозчик также обязан передать груз на другой вид транспорта (перевалка). Порядок передачи груза, выполнения погрузочно-разгрузочных операций и другие условия работы в таком случае определяются договорами транспортных организаций (узловыми соглашениями и пр.).

В ходе транспортировки договор может подвергнуться изменениям двух видов. Во-первых, грузоотправитель вправе изменить указанного в накладной грузополучателя без изменения пункта (станции, порта) назначения. Во-вторых, допускается изменение пункта назначения груза, т. е. его переадресовка. Заявление о переадресовке груза может быть подано грузоотправителем, грузополучателем, а также иными лицами, уполномоченными на то надлежащим образом. Переадресовка разрешается лишь с согласия перевозчика. Перевозка грузов после переадресовки оформляется новой накладной, составляемой станцией переадресовки. Срок доставки груза при этом меняется. Организация, по заявлению которой произведено изменение грузополучателя или станции назначения груза, отвечает перед первоначальным адресатом за последствия этих изменений и обязана урегулировать расчеты между отправителем, первоначальным адресатом и фактическим получателем груза.

Совершение операций *по* выдаче *и приемке* грузов завершает исполнение договора перевозки. Прибывший в адрес получателя груз должен быть принят получателем, а в соответствующих случаях еще и вывезен со станции. Такая обязанность лежит на грузополучателе даже тогда, когда в его адрес прибыл не заказанный им груз. В таком случае груз принимается на ответственное хранение и его дальнейшая судьба определяется отправителем. Получатель вправе отказаться от получения груза только при том условии, если качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что возможность его полного или частичного использования исключена).

Получение груза должно быть надлежащим образом оформлено, что охватывается понятием *раскредитование документов* или *выкуп груза* и удостоверяется соответствующим образом на накладной (коносаменте). Для выполнения этой обязанности получатель должен быть уведомлен о прибытии груза в порядке и сроки, установленные на соответствующем виде транспорта. Лишь при автомобильных перевозках, которые обеспечивают доставку груза прямо на склад получателя, не всегда возникает необходимость в уведомлении последнего о прибытии груза. Нарушение этой обязанности перевозчиком лишает его права взыскать с грузополучателя плату за сверхнормативное хранение груза и простой перевозочных средств. В предусмотренных законом случаях получатель вправе требовать проверки количества, веса и состояния прибывшего груза. Выявленные в ходе проверки обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, должны быть удостоверены коммерческим актом, актом общей формы, записями в грузосопроводительных документах.

Грузополучатель обязан принять (вывезти) груз в установленные сроки. При нарушении этого условия он должен внести плату за хранение груза, которая может быть увеличена в несколько раз при наличии его вины. Кроме того, просрочка кредитора-получателя в этом случае снимает с перевозчика ответственность за порчу груза, вызванную его несвоевременной приемкой. По истечении установленных сроков хранения груз как невостребованный подлежит реализации в установленном порядке. Реализации подлежат и бездокументарные грузы, т. е. грузы, прибывшие без сопроводительных документов.

***2.2 Ответственность сторон***

Глава 7 Устава определяет составы правонарушений при железнодорожных перевозках, условия применения и пределы ответственности основных субъектов перевозочного процесса: перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров.

Глава 8 Устава в развитие положений гл. 7 достаточно тщательно регулирует порядок удостоверения соответствующими актами (коммерческими, актами общей формы, иными актами) обстоятельств, являющихся основаниями ответственности при железнодорожных перевозках, условия и сроки предъявления претензий к перевозчику и перечень документов, которые необходимо приложить к претензии, сроки рассмотрения претензий перевозчиком, основания предъявления исков к перевозчику и перевозчика к грузоотправителям, грузополучателям, пассажирам, сроки исковой давности.

Следует отметить, что общие условия наступления ответственности в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке на железнодорожном транспорте содержатся в нормах ст. 793-796 ГКРФ.

Основной отличительной особенностью ответственности субъектов перевозочного процесса на железнодорожном транспорте является то, что данная ответственность ограничена пределами, определенными Уставом. В соответствии со ст. 400 ГК РФ по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков, т.е. устанавливается ограниченная ответственность. Согласно п. 1 ст. 793 ГК РФ в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. В этой связи при разрешении спора, связанного с неисполнением или ненадлежащим исполнением перевозчиком, владельцем инфраструктуры, грузоотправителем, грузополучателем своих обязательств, возникших в связи с осуществлением перевозки груза, следует учитывать, что они могут нести только ту ответственность, которая предусмотрена Уставом, а в случаях, им установленных,- соглашением сторон.

Требования о возмещении иных убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением таких обязательств, сверх размера, предусмотренного Уставом, удовлетворены быть не могут.

Согласно норме п. 2 ст. 793 ГК РФ, которая получила свое развитие применительно к железнодорожному транспорту в ст. 114 Устава, любые соглашения перевозчика с грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями) или пассажирами, имеющие целью ограничить либо устранить ответственность, возложенную на перевозчика, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) или пассажиров, считаются недействительными, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений предусмотрена Уставом. Любые отметки в перевозочных документах об ограничении либо устранении ответственности, не предусмотренные Уставом или иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, не имеют силы.

Важную роль в обеспечении единообразия правоприменительной практики по вопросам ответственности участников перевозочного процесса имеют руководящие разъяснения Пленума Высшего Арбитражного Суда, обязательные для арбитражных судов вРоссийской Федерации и издаваемые на основании ст. 13 Федерального конституционного закона "Об арбитражных судах в Российской Федерации". В настоящее время действует Постановление Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. N 30 "О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (далее - Постановление Пленума ВАС РФ N 30).

Условия ответственности: имущественная ответственность участников обязательства по перевозке грузов строится на общих принципах ответственности в гражданском праве (гл. 25 ГК). В ст. 793 ГК предусмотрено, что в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Вместе с тем ответственность в обязательствах по перевозке имеет и значительную специфику, отличающую ее от обычной ответственности за нарушение обязательств. Прежде всего она относится к случаям *ограниченной ответственности,* сужающей право на полное возмещение убытков по сравнению с общим порядком. Ограничения могут распространяться на упущенную выгоду и даже на часть реального ущерба. Кроме того, такая ответственность в значительной мере является *односторонне-нормативной:* соглашения перевозчиков с грузовладельцами (отправителями и получателями) об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда такие соглашения допускаются транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 793 ГК). Следовательно, по соглашению сторон уровень ответственности перевозчика, а также иных субъектов грузоперевозочного обязательства может быть повышен. В транспортных уставах и кодексах принципы ответственности были сформулированы более жестко: недействительными признавались всякие соглашения перевозчиков с клиентурой, которые изменяли (понижали или повышали) или вообще устраняли ответственность какой-либо стороны обязательства. Таким образом, ответственности за нарушение обязательств по перевозке ныне свойственны: а) ограничение права на взыскание части убытков; б) запрет на уменьшение или Устранение нормативной ответственности перевозчика; в) возможность определения ее размера и пределов по соглашению сторон в установленных случаях.

Особенностью ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов является также то, что она может наступать не только за нарушение уже заключенного договора перевозки, но и за *несовершение действий, связанных с организацией перевозок.* Такова ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за их неиспользование (ст. 794 ГК). Она может вытекать как из договорного основания (принятой заявки, договора об организации перевозок), так и из иных оснований, предшествующих договору перевозки (административный акт при поставках по государственному контракту). По своей природе такая ответственность является гражданско-правовой. Ее отличает формальный характер: п. 2 ст. 794 устанавливает примерный перечень обстоятельств, при наступлении которых перевозчик или отправитель освобождаются от ответственности за неподачу транспортных средств и их неиспользование (непредъявление груза к перевозке). К их числу относятся: а) непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (заносы, наводнения, пожары) и военные действия; б) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, которые установлены в порядке, предусмотренном транспортным уставом и кодексом; в) иные случаи, предусмотренные Уставом железнодорожного транспорта перечень этих обстоятельств в ГК, уставах и кодексах рассматривается как исчерпывающий. Все иные, не попавшие в него обстоятельства, хотя бы их наступление и не зависело от сторон, не освобождают отправителя и перевозчика от ответственности за несовершение действий по организации перевозок. Это означает, что перевозчики и отправители несут ответственность за неподачу транспортных средств и за их неиспользование независимо от вины, на началах предпринимательского риска.

Ответственность по договору перевозки основана на несколько иных условиях. Прежде всего это касается *ответственности перевозчика за несохранность груза.* Несохранность груза может проявляться в его утрате, недостаче и повреждении (порче). *Под утратой* понимается невозможность выдать груз получателю в течение установленных сроков (30 дней по истечении срока доставки или в иной срок). *Недостача* (частичная утрата) означает наличие разницы в весе или количестве груза, принятого к перевозке и сданного получателю по одной накладной (коносаменту). *Порча* груза—несоответствие качества прибывшего в пункт назначения груза его первоначальному качеству, указанному в транспортных документах. При утрате, недостаче или порче обычно составляется документ о несохранности груза (коммерческий акт, акт общей формы и др.). Если такой документ составлен перевозчиком единолично без участия представителей грузовладельца, он не имеет заранее установленной силы и оценивается судом наряду с другими документами и доказательствами по делу (п. 4 ст. 796 ГК).

Общим условием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или порчу груза является *вина,* которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности коммерческих организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность (ст. 401 ГК) и отвечающих на началах риска. Перевозчик же несет ответственность за несохранность груза после принятия его к перевозке и до выдачи получателю (иному управомоченному лицу), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (ст. 796 ГК). Таким образом, именно перевозчик должен доказать свою невиновность путем ссылки на одно из названных обстоятельств, чтобы освободиться от ответственности.

Установление презумпции вины перевозчика не означает ее неопровержимости. Напротив, в транспортном законодательстве содержится примерный перечень наиболее типичных случаев, когда перевозчик может освободить себя от ответственности, доказав свою невиновность. Помимо вины отправителя или получателя, к числу таких обстоятельств относятся: а) особые естественные свойства груза, вызвавшие утрату им своих потребительских свойств; б) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке; в) сдача груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении; г) сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму, и пр.; д) в других случаях .При этом вина отправителя или получателя (клиентуры) может служить основанием как для полного освобождения перевозчика от ответственности, так и для применения смешанной ответственности.

Действующим законодательством предусмотрены также случаи, когда перевозчик может освободиться от ответственности за утрату, недостачу или порчу груза *путем простой ссылки* на одно из установленных законом *обстоятельств*, а бремя доказывания вины перевозчика прямо возложено на грузовладельца. К ним, в частности, относятся: а) прибытие груза в исправном транспортном средстве с исправными запорно-пломбировочными устройствами отправителя или иными средствами фиксации сохранности груза, установленными им; б) прибытие груза в сопровождении представителя (охранника, экспедитора) отправителя или получателя; в) недостоверность, неточность или неполнота сведений, указанных в перевозочном документе; г) естественные причины связанные с перевозкой груза в открытом месте (например, в открытом составе); д) естественная убыль груза в пределах нормы.

***2.3 Основания освобождения от ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте***

За невыполнение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте установлена двусторонняя, взаимная гражданско-правовая ответственность грузоотправителя и перевозчика (ст. 794 ГК). В связи с тем, что названная ответственность является строгой, наступающей независимо от вины обязанной стороны, на началах исключенного риска, большое значение имеет применение в точном соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации (далее - ГК), Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее - УЖТ) перечня обстоятельств, с которыми закон связывает освобождение от данной ответственности. Следует подчеркнуть, что этот перечень исчерпывающий, и потому никакие другие обстоятельства, не указанные в ГК либо в УЖТ, не могут освободить полностью ни железнодорожного перевозчика, ни грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств. При этом основанием освобождения от указанной ответственности, как представляется, является не сам факт наличия одного из перечисленных обстоятельств, а доказанность лицом, нарушившим обязательство, наличия причинной связи между названным обстоятельством и нарушением. На наш взгляд, правовые вопросы освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте в настоящее время недостаточно изучены и требуют специального рассмотрения.

Согласно ст. 794 ГК перевозчик и отправитель груза освобождаются от ответственности в случае неподачи транспортных средств либо неиспользования поданных транспортных средств, если это произошло вследствие: непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий; прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом; в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами.

В статье 94 УЖТ в качестве общего основания освобождения перевозчика от ответственности за неисполнение обязательства по подаче транспортных средств называется вина грузоотправителя в неподаче ему вагонов, контейнеров перевозчиком. Указанное основание вызывает ряд принципиальных возражений. Во-первых, из анализа норм ГК следует, что перевозчик и грузоотправитель несут строгую ответственность за непредъявление к перевозке груза и неподачу транспортных средств, наступающую на началах исключенного риска, т.е. прямого указания в ГК, УЖТ обстоятельств, исключающих ответственность. Вина должника здесь вообще не имеет значения для наступления ответственности. Это означает для перевозчика необходимость для своего освобождения от нее доказать наличие обстоятельств, обусловивших объективную невозможность исполнения соответствующей обязанности, закрепленных в ст. 794 ГК, ст. 117 УЖТ, а не наличие вины грузоотправителя в неисполнении перевозчиком своих обязательств по подаче вагонов, контейнеров. Таким образом, указанная норма, как представляется, явно противоречит установленной ГК ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств по принципу исключенных рисков. Во-вторых, если законодатель, определяя общее основание освобождения перевозчика от ответственности за неисполнение обязательства по подаче транспортных средств, подразумевал такую гражданско-правовую категорию, как вина кредитора (ст. 404 ГК), то она также не может служить основанием для полного освобождения от указанной ответственности. В силу п. 1 ст. 404 ГК, если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон (а не только кредитора-грузоотправителя), суд соответственно уменьшает размер ответственности должника. При этом положения ст. 404 ГК распространяются и на указанный случай, когда перевозчик несет ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по подаче транспортных средств независимо от своей вины. Таким образом, указанное обстоятельство может служить лишь основанием для уменьшения ответственности должника-перевозчика, но не для полного его освобождения от данной ответственности.

Как представляется, в целях освобождения перевозчика от ответственности за неисполнение обязательства по подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте по причинам, зависящим от грузоотправителя, можно вести речь о другом: о несовершении грузоотправителем (кредитором) предусмотренных законом, иными правовыми актами или договором либо вытекающих из обычаев делового оборота или из существа обязательства действий, до совершения которых перевозчик (должник) не может исполнить своего обязательства (п. 1 ст. 406 ГК). Например, необеспечение грузоотправителем наличия предусмотренных в принятой перевозчиком и согласованной с владельцем инфраструктуры заявке собственных или арендованных у владельца подвижного состава перевозочных средств, если грузоотправитель в заявке предусматривает перевозку грузов в транспортных средствах, не принадлежащих перевозчику, либо исправности подъездного пути, на котором производятся погрузоразгрузочные работы (за исключением случаев, когда этот путь принадлежит владельцу инфраструктуры), и т.д. При этом вина грузоотправителя не имеет значения. В указанных случаях, представляется обоснованным вести речь о просрочке кредитора (грузоотправителя). Поэтому здесь действия перевозчика не являются противоправными, а потому и не могут служить основанием его ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте. Необходимо подчеркнуть и то, как обоснованно указывает судебная практика, что в соответствии с п. 3 ст. 405 ГК должник не считается просрочившим, пока обязательство не может быть исполнено вследствие просрочки кредитора, и поэтому, исходя из обстоятельств отношений сторон, оснований для применения к ответчику ответственности в виде уплаты неустойки не имеется[[1]](#footnote-1).

Просрочка грузоотправителя в силу п. 2 ст. 406 ГК дает перевозчику-должнику право на взыскание с грузоотправителя предусмотренной ст. 94 УЖТ исключительной неустойки (в связи с тем, что убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств, не возмещаются, даже если превышают размер взысканного с неисправной стороны штрафа), если грузоотправитель не докажет, что просрочка произошла по обстоятельствам, за которые ни он сам, ни те лица, на которых в силу закона, иных правовых актов или поручения кредитора было возложено принятие исполнения, не отвечают (ст. 794 ГК, ст. 116 УЖТ). На наш взгляд, для тех случаев, когда грузоотправитель не совершил действий, предусмотренных законом, иными правовыми актами или договором либо вытекающих из обычаев делового оборота или из существа обязательства, до совершения которых перевозчик не мог исполнить своего обязательства по подаче транспортных средств, в УЖТ целесообразно предусмотреть право должника-перевозчика на отказ от исполнения указанного обязательства.

В соответствии со ст. 117 УЖТ перевозчик и ст. 116 УЖТ грузоотправитель освобождаются от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий. Согласно п. 3 ст. 401 ГК непреодолимая сила - это чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях обстоятельство. К обстоятельствам непреодолимой силы, освобождающим стороны от ответственности, относятся как природные явления стихийного характера (землетрясения, наводнения, пожары, снежные заносы, наводнения, вулканическое извержение и т.д.), так и общественные явления (военные действия, крупные забастовки, эпидемии, объявленный карантин и иные запреты, установленные государственными органами и т.д.). Для освобождения железнодорожного перевозчика либо грузоотправителя от ответственности за непредъявление груза и неподачу транспортных средств по данной причине необходимо, чтобы обстоятельство, препятствующее исполнению названного обязательства, на которое ссылается сторона как на явление непреодолимой силы, было чрезвычайным и непредотвратимым именно в конкретной ситуации. Но сам факт наличия указанных обстоятельств не является достаточным для освобождения субъекта от ответственности. Он должен представить арбитражному суду доказательства того, что неподача указанного в учетной карточке количества вагонов, контейнеров либо непредъявление обусловленного количества грузов произошли по причине наличия данных обстоятельств, т.е. доказать наличие обстоятельств непреодолимой силы и причинной связи между ними и невозможностью исполнить соответствующее обязательство. При этом названное событие или явление может рассматриваться в качестве обстоятельств непреодолимой силы, если оно возникло по причинам, лежащим вне сферы деятельности перевозчика либо грузоотправителя, и воздействовало на нее извне, поскольку для непреодолимой силы характерна объективная непредотвратимость, и что его нельзя было устранить имеющимися в их распоряжении техническими средствами. К такому явлению, например, можно отнести наводнение, которое вызвало перерыв движения на железнодорожном подъездном пути и сделало невозможным выполнение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств перевозчиком или грузоотправителем. Если же причины названного события связаны, например, с деятельностью работников стороны, эксплуатацией подвижного состава, его механизмов и т.д., то оснований для отнесения указанного события к явлениям непреодолимой силы не имеется.

Следующим установленным в УЖТ основанием освобождения перевозчика (ст. 117 УЖТ) и грузоотправителя (ст. 116 УЖТ) от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств является прекращение или ограничение погрузки грузов в случаях, предусмотренных ст. 29 УЖТ.

Погрузка грузов может быть временно прекращена либо ограничена перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта о таком прекращении или об ограничении вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок. Указанный руководитель устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки и уведомляет об этом перевозчиков и владельцев инфраструктур. Перевозчики в письменной форме, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, уведомляют грузоотправителей и заинтересованных грузополучателей о прекращении и об ограничении погрузки и перевозки грузов. Таким образом, временное прекращение или ограничение погрузки и перевозки в соответствии со ст. 29 УЖТ осуществляет перевозчик или владелец инфраструктуры. Поэтому в целях освобождения от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по подаче транспортных средств по указанному основанию перевозчик, на наш взгляд, должен представить арбитражному суду доказательства правомерности прекращения или ограничения погрузки грузов, соблюдения необходимых условий, уведомления об этом в установленном порядке грузоотправителей и т.д. (ст. 29 УЖТ). Грузоотправитель же по указанному основанию в любом случае должен освобождаться от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по предъявлению груза.

Согласно ст. 117 УЖТ основанием освобождения перевозчика от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по подаче транспортных средств является неподача перевозчиком вагонов, контейнеров по причине невнесения грузоотправителем платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей за осуществленные перевозки грузов, за исключением случаев, предусмотренных в ч. 1 ст. 29 УЖТ.

Здесь, как представляется, нет никаких правовых оснований для освобождения перевозчика от указанной ответственности. Ведь действия сторон по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте составляют содержание самостоятельного двустороннего гражданско-правового обязательства консенсуального характера, предшествующего обязательству перевозки грузов, которое возникает с момента получения грузоотправителем согласованной перевозчиком и владельцем инфраструктуры заявки с отметкой о ее принятии (ст. 791 ГК, ст. 11 УЖТ) и действует до наступления обстоятельства, с которым закон связывает возникновение договора железнодорожной перевозки груза. При этом деятельность по предъявлению груза и подаче транспортных средств и деятельность по перевозке груза на железнодорожном транспорте, на наш взгляд, регулируются соответствующими гражданско-правовыми договорами. И обязанность для грузоотправителя по уплате провозных платежей возникает из договора перевозки груза, а не из договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте! Подобное решение указанной проблемы, как видим, означает предоставление явного преимущества перевозчику перед грузоотправителями, что в современных условиях является недопустимым.

Перевозчик также в силу ст. 117 УЖТ освобождается от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по подаче транспортных средств в случае неподачи под погрузку не принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузоотправителя или от организаций, с которыми последний связан договором, регламентирующим обеспечение такими вагонами, контейнерами. В связи с тем что в ст. 94 УЖТ установлена ответственность грузоотправителя за неподачу вагонов, представляется целесообразным закрепить в ст. 117 УЖТ вместо положений абз. 4 и 5 общее правило о том, что в случаях, когда грузоотправитель в нарушение закона, иных правовых актов или договора не совершает действий, до совершения которых перевозчик не может исполнить своего обязательства по подаче транспортных средств, последний вправе отказаться от исполнения обязательства и потребовать уплаты неустойки в соответствии со ст. 94 УЖТ.

К этой же группе относится и условие, предусмотренное абз. 6 ст. 117 УЖТ, о том, что в случае задержки грузоотправителем вагонов, контейнеров в связи с погрузкой, выгрузкой грузов, очисткой и промывкой вагонов, контейнеров перевозчик освобождается от уплаты штрафа за неподачу такому грузоотправителю того количества вагонов, контейнеров, которое задержано и не может быть подано для погрузки грузов по указанной причине. Перевозчик в данном случае освобождается от ответственности в связи с тем, что грузоотправитель здесь не совершает действий, до совершения которых перевозчик не может исполнить своего обязательства по подаче транспортных средств.

Рассмотрим такое основание, как наличие обстоятельств, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварии у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности грузоотправителя (ст. 116 УЖТ).

Освобождение грузоотправителя от ответственности связано с наличием обстоятельств, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов, поскольку нарушение положений, регламентирующих производство погрузочно-разгрузочных работ, может повлечь несчастные случаи с людьми, аварии, порчу и уничтожение грузов, транспортных средств и другого имущества. В целях освобождения грузоотправителя от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по предъявлению груза ему необходимо представить доказательства того, что при данных обстоятельствах соответствующими нормативными актами установлен запрет на производство погрузочно-разгрузочных работ. Кроме того, как представляется, указанный факт должен оформляться актом общей формы. При этом к такому акту целесообразно приложить заключение компетентных органов о причине и квалификации обстоятельств, в результате которых нельзя производить операции по погрузке, выгрузке грузов.

Абзацем 4 ст. 116 УЖТ предусмотрено также освобождение грузоотправителя от уплаты штрафа за невыполнение заявки при аварии у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности грузоотправителя.

Как представляется, словосочетание "основная производственная деятельность" использовано здесь не совсем удачно: ведь грузоотправитель может и не осуществлять именно производственной деятельности, а заниматься иной коммерческой деятельностью (допустим, оптовой торговлей товарами). С нашей точки зрения, в данном случае целесообразнее вести речь об основном виде экономической деятельности. Как представляется, главное здесь в том, что в результате аварийного происшествия (а не, допустим, действий или бездействия работников грузоотправителя) должна сложиться ситуация, при которой у грузоотправителя отсутствует продукция, подлежащая предъявлению перевозчику в соответствии с условиями договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте.

Неоднократно возникал вопрос: что следует понимать под основной производственной деятельностью грузоотправителя? К сожалению, законодательство и материалы судебной практики не дают прямого ответа на указанный вопрос, что часто подчеркивается в юридической литературе. Однако следует отметить, что с 1 января 2003 г. на основании постановления Госстандарта РФ от 6 ноября 2001 г. N 454-ст "О принятии и введении в действие ОКВЭД"[[2]](#footnote-2) действует Общероссийский классификатор видов экономической деятельности (далее - ОКВЭД). При этом ОКВЭД используется при решении основных задач, связанных с классификацией и кодированием видов экономической деятельности, заявляемых хозяйствующими субъектами при их государственной регистрации, и определением основного и других фактически осуществляемых видов экономической деятельности хозяйствующих субъектов. Сведения о кодах по ОКВЭД введены в число сведений о юридическом лице, содержащихся в Едином государственном реестре юридических лиц, Федеральным законом от 23 декабря 2003 г. N 185-ФЗ "О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования процедур государственной регистрации и постановки на учет юридических лиц и индивидуальных предпринимателей"[[3]](#footnote-3). В связи с этим, на наш взгляд, при решении указанного вопроса следует обращаться к сведениям, содержащимся в Едином государственном реестре юридических лиц, а при их отсутствии рассматривать вид экономической деятельности, максимально позволяющий грузоотправителю как субъекту предпринимательской деятельности извлекать прибыль.

Согласно п. 11 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30[[4]](#footnote-4) грузоотправитель, который ссылается на данное обстоятельство, должен приложить к учетной карточке, а при наличии спора с перевозчиком по этому вопросу представить и в арбитражный суд акты об аварии, составленные соответствующими государственными органами, содержащие сведения о том, когда произошла авария, и доказательства, подтверждающие, что в связи с аварией осуществление основной производственной деятельности прекращено.

Таким образом, сам факт наличия указанных в абз. 4 ст. 116 УЖТ обстоятельств не является достаточным для освобождения грузоотправителя от ответственности. Он должен представить перевозчику, а при наличии спора и арбитражному суду доказательства того, что непредъявление обусловленного количества груза произошло по причине наличия данных обстоятельств, т.е. доказать существование обстоятельств, при которых запрещено выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварии у грузоотправителя и причинную связь между ними и невозможностью исполнить соответствующее обязательство.

Согласно абз. 5 ст. 116 УЖТ грузоотправитель освобождается от уплаты штрафа за невыполнение принятой перевозчиком заявки вследствие неиспользования вагонов, контейнеров, поданных грузоотправителю сверх указанных в принятой заявке без предварительного согласия грузоотправителя. На наш взгляд, установление законодателем указанного основания освобождения грузоотправителя за невыполнение обязательства, возникающего из принятой перевозчиком и согласованной с владельцем инфраструктуры заявки, было явно излишним. Ведь говоря об освобождении грузоотправителя от гражданской ответственности, мы имеем в виду основанное на правовой норме (ст. 794 ГК, ст. 116 УЖТ) неприменение установленной юридической санкции в виде исключительной неустойки за неисполнение или ненадлежащее исполнение гражданско-правовой обязанности, вытекающей из договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте. Однако о каком неисполнении или ненадлежащем исполнении обязанности грузоотправителя по предъявлению груза может идти речь при подаче перевозчиком транспортных средств сверх указанных в принятой им и согласованной с владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта заявке без предварительного согласия грузоотправителя? В связи с этим, представляется целесообразным исключить нормы абз. 5 из содержания ст. 116 УЖТ.

Грузоотправитель освобождается от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства, вытекающего из принятой перевозчиком и согласованной с владельцем инфраструктуры заявки, в том случае, если он выполнил ее в тоннах, когда отправка установлена в вагонах и тоннах, т.е. предъявил весь тоннаж груза, указанный в заявке (абз. 6 ст. 116 УЖТ). При этом при выполнении грузоотправителем заявки в вагонах, но невыполнении в тоннах штраф взыскивается за фактическое количество непогруженных тонн груза. Кроме того, он освобождается от ответственности, если в результате уплотненной загрузки вагонов, контейнеров используется их меньшее количество, чем предусмотрено договором, но только в том случае, если уплотненная загрузка, в соответствии со ст. 116 УЖТ, была произведена по согласованию с перевозчиком (в отличие от ранее действовавших уставов). Возникает вопрос о последствиях такого согласования. Во-первых, что хотелось бы отметить: во избежание возможных конфликтов необходимо, чтобы указанное согласование было произведено в письменной форме. Во-вторых, на наш взгляд, в тех случаях, когда очевидно, что неиспользованные вагоны и контейнеры полностью компенсируются уплотненной загрузкой использованных вагонов, отсутствует превышение грузоподъемности (ст. 23 УЖТ), перевозчик не вправе отказать грузоотправителю в согласовании уплотненной загрузки. А впоследствии, при возникновении спора между грузоотправителем и перевозчиком, обязательство по предъявлению груза и подаче транспортных средств должно считаться выполненным и грузоотправитель должен освобождаться от указанной ответственности.

**III. ПРЕТЕНЗИОННЫЙ И СУДЕБНЫЙ ПОРЯДОК УРЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРОВ ПО ДОГОВОРАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

***3.1 Претензионная работа***

Одним из важнейших правовых актов, регулирующих отношения сторон по железнодорожной перевозке, является Устав железнодорожного транспорта РФ (далее - Устав), вступивший в силу 19 мая 2003 года. В связи с возникающими у арбитражных судов вопросами и в целях обеспечения единообразия подходов к разрешению споров по применению Устава Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ 6 октября 2005 года принял Постановление, в котором дал разъяснение по ряду важнейших вопросов применения норм Устава.

Большое внимание Пленум уделил практике заключения договоров, предусмотренных Уставом, последствиям отказа от заключения договоров и возникновения разногласий по их условиям. Содержание разъяснений Пленума основано на соответствующих статьях Устава и главы 28 ГК РФ, в особенности на ст. 445 и 446 ГК РФ.

 В связи с этим необходимо учитывать, что решение вопроса о возможности рассмотрения арбитражным судом разногласий, возникающих у сторон при заключении договора, зависит от содержания договора, его предмета и обязательности заключения. Так, например, согласно ст. 798 ГК РФ при осуществлении систематических перевозок грузов могут заключаться долгосрочные договоры об организации перевозок. По таким договорам, заключаемым с грузовладельцем, перевозчик обязуется в установленные сроки принять, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия.

Специфика рассмотрения споров по грузовой перевозке заключается в наличии особого *претензионного порядка.* До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном транспортным уставом или кодексом (ст. 797 ГК)[[5]](#footnote-5). *Претензия —* это обращенное к перевозчику письменное требование об уплате штрафа или о возмещении убытков в связи с ненадлежащим исполнением обязательства по перевозке. Лишь при отклонении претензии (полностью или частично) либо при неполучении в течение установленного срока ответа на нее можно предъявить иск. Если претензия не была заявлена, истец лишается права на иск.

Право на предъявление претензии принадлежит: а) отправителю — при невыполнении перевозчиком обязанности подать транспортные средства; б) отправителю и получателю — при полной утрате груза в зависимости от того, кто из них предъявил документы на груз (грузовую квитанцию, коносамент); в) получателю — при недостаче, порче или повреждении груза, а также в случае просрочки в его доставке против накладной или коносамента; г) отправителю или получателю — при переборе грузовых платежей в зависимости от того, кто из них представит накладную (коносамент).

Передача другим лицам права на предъявление претензии, в принципе, не допускается, кроме случаев передачи такого права отправителем получателю и наоборот, а также любым из них экспедитору или страховщику.

Предмет спора: к спорам, разрешаемым арбитражным судом, относятся споры о разногласиях по договору, заключение которого предусмотрено законом или передача разногласий на рассмотрение арбитражного суда согласованных сторонами.

Поскольку заключение договора об организации перевозок не может считаться обязательным, при отказе одной из сторон заключить такой договор другая сторона через арбитражный суд не может требовать его заключения. Арбитражный суд заявлений об обязанности заключить такой договор не рассматривает. Этот вывод вытекает и из п. 4 ст. 445 ГК РФ, в котором право обратиться в суд с требованием о понуждении заключить договор предоставлено заинтересованной стороне только тогда, когда вторая сторона в соответствии с законом обязана заключить договор, однако от его заключения уклоняется.

Что касается возможности рассмотрения арбитражным судом разногласий по условиям договора об организации перевозок, то такое рассмотрение возможно, если оно предусмотрено законом или договором. В этом случае условия договора, по которым у сторон имелись разногласия, определяются в соответствии с решением арбитражного суда.

Изложенный порядок действует и при заключении других договоров, обязательность заключения которых не предусмотрена законом, в частности договоров об участии перевозчика в проверке состояния грузов, их массы, количества мест при исправной перевозке.

***3.2 Судебная практика по договорам о перевозках железнодорожным транспортом***

Как предусмотрено упомянутым выше п. 4 ст. 445 ГК РФ, требование заключить договор может быть передано на рассмотрение суда, когда сторона, для которой заключение договора обязательно. Эта норма связана, по нашему мнению, со ст. 426 ГК РФ, из п. 1 которой вытекает, что договор перевозки грузов транспортом общего пользования является публичным и отказ от его заключения при соблюдении условий, установленных в п. 3 этой статьи, не допускается, а при необоснованном уклонении от заключения договора применяются положения, предусмотренные п. 4 ст. 445 ГК РФ.

В практике в ряде случаев возникают вопросы об обязанности заключения договоров, предусмотренных Уставом. Так, согласно ст. 55 Устава отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. Отношения по подаче и уборке вагонов, маневровой работе для грузоотправителей (грузополучателей), имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, в соответствии со ст. 56 Устава регулируются договорами на подачу и уборку вагонов, заключаемыми перевозчиками с грузоотправителями (грузополучателями).

Из этого следует сделать вывод, что заключение таких договоров обязательно как для перевозчика, который является владельцем инфраструктуры, так и для владельца железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправителя (грузополучателя).

Аналогичного подхода придерживался Президиум ВАС РФ и ранее. Так, по одному из дел, рассмотренных арбитражным судом, было заявлено требование об обязании акционерного общества заключить договор на эксплуатацию подъездного пути, примыкающего к станции. Отказавшаяся от заключения договора сторона, ссылаясь на заложенный в ГК РФ общий принцип свободы заключения договоров, не признавала своей обязанности заключить договор. Президиум ВАС РФ не согласился с этим доводом и признал необоснованным уклонение от заключения договора, поскольку в соответствии с действовавшим в то время Уставом железных дорог СССР взаимоотношения между железной дорогой и предприятиями, учреждениями, организациями, имеющими железнодорожные подъездные пути, регулируются договором на эксплуатацию подъездного пути (см. Вестник ВАС РФ, 1996, N 9, с. 65-66).

Если перевозчик и владелец железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправитель (грузополучатель) не пришли к соглашению по отдельным пунктам договора, заявление о рассмотрении возникших разногласий подается в арбитражный суд. Разумеется, что в этом случае письменное соглашение сторон о передаче разногласий на рассмотрение арбитражного суда не требуется. К такому выводу пришел Пленум ВАС РФ в п. 3 Постановления от 6 октября 2005 года.

До передачи спора на разрешение арбитражного суда перевозчик совместно с владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования или грузоотправителем (грузополучателем) должен принять меры к урегулированию разногласий.

Сроки, в течение которых оставшиеся неурегулированными разногласия передаются на рассмотрение арбитражного суда Уставом не предусмотрены, что, по нашему мнению, создает неопределенность во взаимоотношениях сторон.

Решая вопрос о понуждении заключить договор, связанный с обслуживанием контрагентов, имеющих на железнодорожном пути необщего пользования свои склады, погрузочно-разгрузочные площадки либо примыкающие к железнодорожным путям владельца этих путей свои железнодорожные пути, надо исходить из того, что договоры являются в силу ст. 60 Устава обязанностью как этих сторон, контрагентов, так и перевозчиков, если перевозчик обслуживает железнодорожный путь необщего пользования своим локомотивом.

Арбитражный суд освобождает контрагентов от обязанности заключить договор, если они докажут, что ими не осуществляются и не будут осуществляться работы, связанные с погрузкой и выгрузкой грузов в свои склады и на своих подъездных путях и их перевозка.

Из изложенного выше можно сделать вывод о компетенции арбитражного суда по рассмотрению преддоговорных споров: арбитражный суд рассматривает разногласия по договорам, если обязанность оформления обеими сторонами определенных, конкретных отношений договором предусмотрена законом. Этот вывод является правильным и требует закрепления в законе.

Приведем пример из судебной практики. ОАО "ППОН Новое" обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании с ООО "Газпромтранс" и ОАО "РЖД" 1 812 463,68 руб., составляющих стоимость недостачи дизельного топлива, перевозимого железнодорожным транспортом. Материалами дела было установлено, что между истцом и ООО "Газпромтранс" был заключен договор транспортной экспедиции, по которому ООО "Газпромтранс" (экспедитор) обязался осуществить в интересах ОАО "ППОН Новое" (клиент) комплекс услуг по получению, доставке и выдаче истцу нефтепродуктов, поставляемых ОАО "Газпром" (его дочерним обществом - ООО "Астраханьгазпром"). В соответствии с договором экспедитор заключает с перевозчиком договоры перевозки грузов клиента от своего имени. По одному из таких договоров ООО "Астраханьгазпром" отгрузило в адрес истца 10 цистерн с дизельным топливом массой груза 624 379 кг. По прибытии на станцию назначения обнаружилось, что, несмотря на отсутствие на запорно-пломбировочных устройствах (ЗПУ) цистерн следов повреждений, три цистерны были пустыми. Был составлен коммерческий акт, экспедитору направлены телеграмма с уведомлением и претензии, однако ООО "Газпромтранс" никаких действенных мер не предпринял.

Суд удовлетворил иск и на основании ст. 7 Закона взыскал с экспедитора заявленную сумму[[6]](#footnote-6).

А вот другое дело.

Между ЗАО "УТС" (экспедитор) и ООО "Завод ПГСК" (клиент) был заключен договор на транспортно-экспедиционное обслуживание и перевозку грузов. Во исполнение данного договора на основании заявки клиента экспедитор организовал перевозку груза автомобильным транспортом в международном сообщении из Голландии в Россию. При этом для осуществления перевозки было привлечено в качестве перевозчика автотранспортное предприятие "Transimpekss-96", с которым был оформлен контракт. При приемке груза в пункте назначения клиентом был обнаружен факт повреждения груза, ущерб составил 724 352 руб. ООО "Завод ПГСК" обратился в арбитражный суд с иском к ЗАО "УТС" о взыскании причиненного ему ущерба.

Для выявления причин повреждения груза была проведена экспертиза, в заключении которой указано, что причинами образования механических повреждений явилось ненадлежащее исполнение п. 8.1 контракта об обеспечении продавцом правильности упаковки и закрепления товара на борту транспортного средства в соответствии с требованиями к транспортировке. Основной причиной повреждения груза явилось его смещение в грузовом отсеке транспортного средства ввиду отсутствия транспортной упаковки, болтового и вертикального крепления груза. Эксперт указал, что транспортная компания должна была отказаться принимать груз от поставщика без транспортной упаковки и без надлежащего закрепления груза на борту и потребовать от него надлежащей упаковки и надлежащего размещения, а в случае отказа - информировать об этом покупателя товара.

Согласно договору транспортной экспедиции клиент обязывался осуществлять своими силами погрузку и разгрузку транспортных средств, закрепление, укрытие и увязку груза, предоставлять к перевозке груз в таре и упаковке, обеспечивающих его сохранность. Экспедитор же обязывался незамедлительно информировать клиента о невозможности полного или частичного выполнения принятой к исполнению заявки, а также принимать все возможные меры по устранению препятствий, которые могут повлечь за собой нарушение сроков доставки груза, частичную порчу или уничтожение груза.

 Изучив представленные договоры, а также выводы, содержащиеся в заключении эксперта, и опираясь на положения закона, суд пришел к выводу, что повреждение груза было обусловлено неисполнением принятых на себя обязательств как истцом, так и ответчиком. ООО "Завод ПГСК" не обеспечило надлежащую упаковку и погрузку товара, а ЗАО "УТС" не проверило правильность упаковки и погрузки и не потребовало от истца исправления выявленных недостатков. Таким образом, убытки у истца возникли по вине обеих сторон и налицо - смешанная вина. Поэтому суд взыскал в пользу истца не всю сумму убытков, а только 239 036 руб., т.е. меньше половины[[7]](#footnote-7).

Законом о транспортно-экспедиционной деятельности предусмотрена особая ответственность экспедитора, оказывающего услуги международной транспортной экспедиции. В таких случаях его ответственность всегда является ограниченной и не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки. А при утрате, недостаче или повреждении груза - двух расчетных единиц за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного груза (п. 3 ст. 6, п. 2 ст. 7 Закона). При этом под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования (СПЗ), определенная Международным валютным фондом. Установление ограничительных пределов ответственности международных экспедиторов направлено на поддержание конкурентноспособности российских предпринимателей на рынке международных экспедиторских услуг. В международной экспедиторской практике экспедитор обязан страховать свою ответственность. При отсутствии же ограничителей сумма страхового взноса, уплачиваемая экспедитором, существенно выше, что, в свою очередь, влияет в сторону увеличения и на стоимость услуги, а следовательно, снижает шансы российского экспедитора перед иностранным.

В некоторых случаях экспедитор также несет ответственность и за нарушение сроков исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции. В соответствии с п. 1 ст. 9 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательства, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. Иное может быть предусмотрено договором. Как отмечают специалисты экспедиторских компаний, сроки доставки и выгрузки груза являются самой сложной проблемой во взаимоотношениях участников транспортного процесса.

Обязанности клиента сформулированы в ст. 5 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности.

В соответствии с п. 1 этой статьи клиент обязан своевременно предоставить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором своих обязанностей, а также документы для осуществления таможенного, санитарного и других видов государственного контроля. Вместе с тем клиент обычно не является компетентным в области перевозок грузов и часто не знает, является ли предоставленная им информация полной или нет. Поэтому экспедитор обязан запрашивать дополнительную, необходимую для выполнения им своих обязанностей информацию. Экспедитор по роду своей деятельности обязан знать все существующие правила перевозки различных видов грузов на разных видах транспорта, поэтому он в состоянии оценить достаточность или недостаточность представленной ему информации и документов. Данной обязанности клиента корреспондирует право экспедитора не приступать к исполнению своих обязанностей до представления ему всей необходимой информации и документов (п. 4 ст. 3 Закона).

В качестве примера того, какие последствия могут наступить для клиента в случае неисполнении им своей информационной обязанности, можно привести следующее арбитражное дело.

ЗАО "Инфотек-Балтика" (экспедитор) и ЗАО "Сорочинский КХП" (клиент) заключили договор транспортной экспедиции, по которому экспедитор принял на себя обязательства от своего имени выполнить комплекс транспортно-экспедиторских услуг в отношении представленного клиентом груза. Осуществлялась перевозка ржи в смешанном водно-железнодорожном сообщении. В адрес истца поступил груз - рожь продовольственная - в количестве 2 850 104 кг, который 1 ноября 2004 г. был доставлен в Морской порт Санкт-Петербург на теплоходе "Barbel P.". При выгрузке груза была допущена просрочка. Контрсталийное время ожидания судна под выгрузкой составило 79,85 часов, соответственно, демередж при ставке 3 000 евро в день - 9 731,72 евро, или 344 546,68 руб. Истец оплатил неустойку судовладельцу и предъявил иск к экспедитору, поскольку именно он занимался всеми разгрузочными работами на судне и по мнению истца был виновен в возникновении убытков.

Однако в судебном заседании выяснилось следующее. Груз в дальнейшем перевозился по железной дороге. Для оформления железнодорожной перевозки в соответствии со ст. 11 УЖТ в срок не менее, чем за 10 дней до начала перевозки, грузоотправитель должен предоставить перевозчику заявку. Экспедитор, действующий в интересах грузоотправителя, подал заявку 22 октября 2004 г, в ОАО "РЖД" она была зарегистрирована 25 октября. На суде экспедитор сообщил, что заявка на перевозку груза была подана им сразу же после получения письма клиента от 22 октября 2004 г., в котором сообщались необходимые для подачи заявки сведения. Между тем истец заявлял, что у экспедитора имелись такие сведения и раньше.

В письме, направленным истцом в Морской порт Санкт-Петербург 15 октября 2004 г, где говорилось о готовности теплохода "Barbel P." к выгрузке, также, по его мнению, содержались и данные, необходимые для подачи заявки железной дороге. Вместе с тем судом было установлено, что письмо от 15 октября не содержит сведений о наименовании и кодах станции назначения, между тем как в соответствии со ст. 11 УЖТ данные реквизиты являются обязательными для заполнения заявок на перевозку груза. Все время, ушедшее на оформление заявки, судно простояло под разгрузкой. В противном случае груз нужно было перегружать на склад, а эта операция не была запланирована экспедитором, поскольку причинила бы клиенту еще больший ущерб.

В результате рассмотрения дела суд пришел к выводу о том, что в возникновении у истца убытков вины экспедитора нет. Нарушение срока подачи заявки произошло вследствие несвоевременного информирования экспедитора самим истцом. Поэтому в иске было отказано[[8]](#footnote-8).

Кроме информации и документов о грузе клиент должен выдать экспедитору доверенность, если тот выступает от его имени как посредник (п. 2 ст. 802 ГК РФ).

Другой обязанностью клиента является уплата вознаграждения экспедитору, а также возмещение понесенных им в интересах клиента расходов (п. 2 ст. 5 Закона). Обычно размер вознаграждения определяется тарифами, существующими у экспедитора. Тарифные ставки устанавливаются в зависимости от характера экспедиторских операций, места их совершения, вида груза. Размер ставок может дифференцироваться не только для разных грузов, но и для разных видов сообщений. Так, операции по переработке грузов в заграничном сообщении, большом каботаже и в прямом водном сообщении оплачиваются по более высоким тарифам, чем аналогичные работы в междупортовом сообщении (малом каботаже) и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Хотя законом не предусмотрены, но вытекают из практики экспедиторской деятельности такие обязанности клиента, как передача грузов для экспедирования и получение грузов у экспедитора. При получении груза от экспедитора, также как и при получении груза от перевозчика, клиент-получатель должен осмотреть транспортное средство (обычно грузовой автомобиль) на предмет целостности пломб. Нельзя разгружать машину, если сорвана пломба, нужно составить коммерческий акт. Если при выгрузке товара обнаружилось повреждение тары или упаковки, это также нужно документально оформлять. Однако, как утверждают специалисты экспедиторских компаний, на практике происходит обратное. Водитель машины, где была сорвана пломба, уехал. На следующий день грузополучатель связывается с грузоотправителем и говорит о недостаче или повреждении груза, но ничего уже доказать нельзя, потому что для судебного разбирательства необходимы документы, акты. Нередко такие споры доходят до суда, но суды отказывают в иске именно из-за отсутствия надлежащего документального оформления ситуации. Некоторые такие споры были рассмотрены нами в параграфе, посвященном перевозке грузов. Приходится констатировать факт: ни перевозчики, ни экспедиторы, ни отправители, ни получатели зачастую не знают, как составлять акты, в каких случаях и как оформлять перевозочные, передаточные и другие документы, что, в общем-то, свидетельствует об их недостаточной квалификации.

Права клиента закреплены п. 6 ст. 3 Закона. Так, клиенту предоставлено право в одностороннем порядке выбирать маршрут следования груза и вид транспорта. Клиент также имеет право требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставление информации о процессе перевозки груза. В договоре стороны могут предусмотреть также и право клиента на получение иной информации, например, о прибытии груза в порт, об отправлении автотранспортного средства в адрес грузополучателя для доставки. Клиенту также предоставлено право давать указания экспедитору, однако такая возможность должна быть предусмотрена договором транспортной экспедиции. Речь идет о праве в одностороннем порядке изменять какие-либо условия договора транспортной экспедиции и обязанности принятия этих изменений к исполнению со стороны экспедитора.

За нарушение своих обязательств клиент несет ответственность. Статьей 10 Закона предусмотрено несколько случаев ответственности, но это далеко не полный перечень возможных нарушений обязательств со стороны клиента.

Гражданско-правовая ответственность клиента строится на основании общих положений ГК РФ с особенностями, установленными Законом о транспортно-экспедиционной деятельности. Если клиент является предпринимателем (а именно этот случай мы рассматриваем), то он несет ответственность независимо от вины (п. 3 ст. 401 ГК РФ) и возмещает экспедитору убытки в полном объеме. Возможны различные нарушения договора транспортной экспедиции со стороны клиента: непредъявление груза экспедитору; предъявление груза не в том объеме; предъявление не того груза, который был предусмотрен договором; просрочка в погрузке груза (если обязанность погрузки лежит на клиенте); нарушение обязательств о направлении различных уведомлений и т.д.

Законом предусмотрена ответственность клиента за нарушение его информационной обязанности.

В этом случае, как указывалось выше, у экспедитора есть мера оперативного воздействия на неисправного клиента. Но кроме того, клиент возмещает экспедитору еще и причиненные убытки в полном объеме.

За просрочку выплаты вознаграждения экспедитору установлена законная неустойка в размере 0,1% от размера вознаграждения за каждый день просрочки, но не свыше размера вознаграждения. Ответственность установлена также и за уклонение от возмещения расходов, понесенных экспедитором при выполнении своих обязанностей по договору. Вместе с тем за такое правонарушение Законом предусмотрена двойная ответственность: в п. 1 ст. 10 сказано, что клиент в этом случае уплачивает штраф в размере 10% от суммы расходов, а в п. 2 той же статьи говорится, что за несвоевременное возмещение расходов экспедитора клиентом уплачивается пеня 0,1% за каждый день просрочки, но не более суммы расходов. Как известно из теории гражданского права, за одно и то же правонарушение не может быть наложена ответственность дважды. Уклонение от возмещения и несвоевременное возмещение - это, по сути, одно и то же. Уклонение - это и есть несвоевременное возмещение расходов. То есть в указанных пунктах ст. 10 описывается одно и то же правонарушение. Поскольку реально в данном случае ответственность может накладываться по принципу "или-или", экспедитор привлечет клиента к той, которая будет более выгодной для него. Если просрочка была длительной, то лучшим вариантом будет пеня, если коротко, то - штраф.

Закон о транспортно-экспедиционной деятельности по аналогии с транспортным законодательством установил для клиента обязательный претензионный порядок разрешения споров, что, в общем, ухудшает положение клиента, так как для экспедитора такого порядка не предусмотрено. Некоторые специалисты, правда, отмечают, что необходимость введения претензионного порядка обусловлена постоянной работой экспедитора в правовом поле перевозчика[[9]](#footnote-9).

В заключение, присоединяясь к мнению Н.В. Морозовой[[10]](#footnote-10), отметим, что Закон во многих случаях направлен на защиту интересов экспедитора, ущемляя права клиентов, что не может положительно влиять на построение гармоничной, внутренне непротиворечивой системы правоотношений в области транспортной экспедиции.

**Заключение**

Просмотрев и проанализировав основные положения о транспортной перевозки грузов, а в частности договор перевозки груза железнодорожным транспортом, мы выяснили, что этот договор имеет свои особенности заключения, оформления, расторжения, обязанности сторон, и субъектный состав. Так же мы определили главные источники которые регулируют данного рода обязательства. Среди них наиболее важным нормативно-правовым актом является Устав железнодорожного транспорта (Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ; опубликован в "Российской газете" 18 января 2003 г. Устав содержит 9 глав и 130 статей.) Федеральными законами от 7 июля 2003 г. N 122-ФЗ и от 4 декабря 2006 г. в ст. 3, 7, 30, 112 и 201 Устава были внесены незначительные изменения и дополнения. Кроме того, за период действия Устава принят ряд нормативных правовых актов, дополняющих и разъясняющих его отдельные положения.

Устав входит в правительственный пакет по реформированию железнодорожного транспорта и представляет собой переработанную редакцию прежнего Транспортного устава железных дорог Российской Федерации (Федеральный закон от 8 января 1998 г. N 2-ФЗ, с изменениями от 6 июля 2001г.). Смысл реформы состоит в создании рынка железнодорожных перевозок. Общую стратегическую цель всей реформы железнодорожного транспорта весьма точно сформулировал Министр транспорта РФ И. Левитин: "рельсы останутся в собственности государства, а все, что по ним движется, должно быть в бизнесе". Из вышесказанного можно сделать вывод, что договор железнодорожной перевозки грузов занимает важное место в этом реформировании, так как без него не возможно построить бизнес.

Таким образом, договор перевозки железнодорожным транспортом являясь неотъемлемой частью гражданского оборота, имеет огромное значение в наше время, так как в основном грузоперевозки по России осуществляются железнодорожным транспортом.

**Список используемых источников:**

***а) Нормативно-правовые акты:***

1. ГК РФ
2. Устав железнодорожного транспорта /Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ
3. СЗ РФ. 2002. N 52. Ч. I. Ст. 5140.// СПС "Гарант".
4. СЗ РФ. 2003. N 27 (ч. 1). Ст. 2701.// СПС "КонсультантПлюс".
5. СЗ РФ. 2006. N 37. Ст. 3890.// СПС "КонсультантПлюс"

**б) *судебная практика:***

1. Постановление ФАС Московского округа от 23 декабря 2001 г. N КГ-А40/8361-01// СПС "КонсультантПлюс".
2. Постановление ФАС Московского округа по делу от 4 января 2003 г. N КГ-А40/8602-02// СПС "Гарант".
3. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа по делу N КГ-А40/847-06 от 21 февраля 2006 г.// СПС "КонсультантПлюс".
4. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа по делу N Ф09-2642/06-С5 от 12 апреля 2006 г.// СПС "Гарант".
5. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа по делу N А56-21630/2005 от 26 июня 2006 г.// СПС "КонсультантПлюс".

***в) Книги, журнальные статьи:***

1. Андреев В.К. //Транспортно-экспедиционное обслуживание. М., 1997. С. 5-6.
2. Брагинский М.И., Витрянский В.В. //Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4). М., 2003. С. 715-717.
3. Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право. 2005. N 2. С. 138.
4. Елизаров В.А. //Транспортное право. Юстицинформ, 2008.С.26.
5. Иванова С.А. Закон "О транспортно-экспедиционной деятельности": аналитический обзор // Международный экспедитор. 2003. N 4. С. 25.
6. Кокина А.С. и Левикова Г.А. //Международная транспортная экспедиция. М., 2005. С. 66-74.
7. Морозова Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции // Транспортное право. 2004. N 4. С. 47.
8. Пугинский Б.И. //Российская юридическая энциклопедия Под общ. ред. А.Я. Сухарева. М., 1999. С. 293-294.
9. Саркисов С.В., Полянова Т.Н.// Организация перевозок грузов во внешнеэкономических связях СССР: Учеб. пособие. М., 1990. С. 21.
10. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. .//Гражданское право: Учеб. Ч. 2. М.: Проспект, 1997. С. 414.
11. Российская газета. 2003. N 261.
12. Вестник ВАС РФ. 2006. N 1.
13. "Право и экономика", N 11, ноябрь 2006 г.
14. "Право и экономика", N 9, сентябрь 2006 г.
1. СЗ РФ. 2003. N 27. Ч. I. Ст. 2701. [↑](#footnote-ref-1)
2. Утв. постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. N 12 // СПП РСФСР. 1969. N 2-3. Ст. 8. [↑](#footnote-ref-2)
3. Саморегулируемая организация российских экспедиторов. [↑](#footnote-ref-3)
4. СЗ РФ. 2006. N 37. Ст. 3890. [↑](#footnote-ref-4)
5. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4). М., 2003. С. 715-717. [↑](#footnote-ref-5)
6. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа по делу N КГ-А40/847-06 от 21 февраля 2006 г. [↑](#footnote-ref-6)
7. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа по делу N Ф09-2642/06-С5 от 12 апреля 2006 г. [↑](#footnote-ref-7)
8. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа по делу N А56-21630/2005 от 26 июня 2006 г. [↑](#footnote-ref-8)
9. Иванова С. Закон "О транспортно-экспедиционной деятельности": аналитический обзор // Международный экспедитор. 2003. N 4. С. 25. [↑](#footnote-ref-9)
10. Морозова Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции // Транспортное право. 2004. N 4. С. 47. [↑](#footnote-ref-10)