

Impact Factor:

ISRA (India) = 4.971
ISI (Dubai, UAE) = 0.829
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
ПИИИ (Russia) = 0.126
ESJI (KZ) = 8.716
SJIF (Morocco) = 5.667

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

SOI: [1.1/TAS](#) DOI: [10.15863/TAS](#)

International Scientific Journal Theoretical & Applied Science

p-ISSN: 2308-4944 (print) e-ISSN: 2409-0085 (online)

Year: 2020 Issue: 04 Volume: 84

Published: 06.04.2020 <http://T-Science.org>

QR – Issue



QR – Article



E. A. Smogunova
Saratov State Law Academy
Graduate Student
Russia, Saratov

PROPERTY LIABILITY FOR NON-PERFORMANCE OR IMPROPER PERFORMANCE OF DUTIES RELATED TO THE ORGANIZATION OF RAILWAY TRANSPORT

Abstract: At the present stage of development of internal and international economic relations, the volume of cargo traffic increases every year. Against the background of the rising cost of fuel and components, transport companies are constantly searching for reducing the cost of the service without losing its quality. The solution is seen in the development and improvement of the quality of railway cargo transportation. One of the important places in the process of cargo transportation, no matter how it is carried out, is occupied by contractual relations and the consequences arising from them. Today, there are a number of legal nuances associated with the question of property responsibility for default or improper performance of duties related to organization of rail freight, as well as the extent and limits of such liability of each party (carrier, shipper and consignee).

This article discusses the legal regulation of property liability of the parties in the organization of the process of railway transportation of goods.

Key words: railway transportation, cargo transportation, non-performance, improper performance, organization of transportation, violation of obligations, property liability.

Language: Russian

Citation: Smogunova, E. A. (2020). Property liability for non-performance or improper performance of duties related to the organization of railway transport. *ISJ Theoretical & Applied Science*, 04 (84), 469-474.

Soi: <http://s-o-i.org/1.1/TAS-04-84-82> **Doi:**  <https://dx.doi.org/10.15863/TAS.2020.04.84.82>

Scopus ASCC: 3308.

ИМУЩЕСТВЕННАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕИСПОЛНЕНИЕ ИЛИ НЕНАДЛЕЖАЩЕЕ ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ, СВЯЗАННЫХ С ОРГАНИЗАЦИЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Аннотация: На современном этапе развития внутренних и межнациональных экономических отношений с каждым годом возрастает объем грузопотока, на фоне роста стоимости ГСМ и комплектующих транспортные компании находятся в постоянном поиске снижения себестоимости услуги без потери ее качества. Выход видится в развитии и улучшении качества железнодорожных перевозок грузов. Одно из важных мест в процессе грузоперевозки, каким бы путем она не осуществлялась, занимают договорные отношения и вытекающие из них последствия. На сегодняшний день существует ряд правовых нюансов, относящихся к вопросам имущественной ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, связанных с организацией железнодорожных перевозок грузов, а также степени и границ такой ответственности каждого из участников перевозки (перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель).

В данной статье рассматривается правовое регулирование имущественной ответственности сторон при организации процесса железнодорожной перевозки грузов.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, грузоперевозки, неисполнение, ненадлежащее исполнение, организация перевозок, нарушение обязательств, имущественная ответственность.

Impact Factor:

ISRA (India) = 4.971
ISI (Dubai, UAE) = 0.829
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 0.126
ESJI (KZ) = 8.716
SJIF (Morocco) = 5.667

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

Введение

Актуальность железнодорожных грузовых перевозок связана, прежде всего, с их надежностью и результативностью исполнения. Учитывая этот факт, исполнитель грузоперевозок должен не пренебрегать доверием миллионов граждан и юридических лиц и не нарушать принятых на себя обязательств. Со своей стороны, и другие участники процесса железнодорожных перевозок (грузоотправитель, грузополучатель и др.) должны действовать согласно установленным правилам и нормам, чтобы избежать предусмотренной в них ответственности.

Весь процесс перевозок грузов можно свести к многократно повторяющимся действиям по перемещению груза от начального пункта А до конечного пункта Б, в котором участвуют, как правило, три стороны: грузоотправитель, перевозчик (железная дорога) и грузополучатель.

Перевозки на железной дороге, в том числе и грузов, основываются на договорных взаимоотношениях. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в настоящее время представляет собой один из составляющих элементов сложного юридического состава, находящегося в основе обязательства по осуществлению перевозки грузов железнодорожным транспортом [5, С. 173]. Рассматриваемый договор носит публичный характер, предполагает равные условия перевозки для заказчиков предполагаемой услуги по перевозке грузов. Другой составляющей правового состава грузоперевозок следует считать остальные обязательства, вытекающие из всего процесса организации перевозок (например, по предъявлению груза и его погрузке в поданные транспортные средства), то есть до принятия перевозчиком (железнодорожной) груза к перевозке. На основе этих двух элементов в настоящей работе будут рассмотрены и проанализированы обязательства, за нарушение которых устанавливается имущественная ответственность, а также выделены основные специфические черты такой ответственности.

Основная часть

В части первой Гражданского кодекса [1, гл. 25] определены общие принципы возникновения

имущественной ответственности, возникающей из ненадлежащего исполнения договорных обязательств сторонами, которые предполагают наличие виновных действий (бездействий) правонарушителя. Однако имеется оговорка, согласно которой возможны исключения из вышеназванных правил, которые могут содержаться в специальных нормативных актах или договорах между сторонами.

Так, в ст. 793 ГК РФ [2] предусмотрено, что в случае неисполнения и ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, Транспортными Уставами и Кодексами, а также соглашением сторон.

Имущественная ответственность за нарушение обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом, которые вытекают не только из договоров по перевозке, но и при организации перевозок в целом, имеет свои специфические черты, условия наступления которой заключаются в следующем:

1. Ограниченная ответственность, предполагающая взыскание лишь части убытков, что противоречит общему гражданско-правовому принципу возмещения убытков в полном объеме – реального ущерба и упущенной выгоды.

Как правило, при организации перевозок ответственность выражается в исключительной неустойке, либо в форме реального ущерба или его части. Тем не менее, ответственность в указанных случаях обычно ограничивается лишь уплатой неустойки или штрафа. Убытки же подлежат взысканию в случаях и пределах, установленных ГК РФ, Уставом железнодорожного транспорта РФ (далее УЖДТ) [3], а иногда и соглашением сторон как указано в п. 1 ст. 793 и п. 1 ст. 794 ГК РФ.

Условно выделим несколько категорий обязательств при организации перевозок грузов железнодорожным транспортом, за неисполнение или ненадлежащее исполнение которых УЖДТ предусматривает ограниченную ответственность и виды такой ответственности с целью осмысления их вариативности (см. табл. 1).

Impact Factor:

ISRA (India) = 4.971	SIS (USA) = 0.912	ICV (Poland) = 6.630
ISI (Dubai, UAE) = 0.829	РИИЦ (Russia) = 0.126	PIF (India) = 1.940
GIF (Australia) = 0.564	ESJI (KZ) = 8.716	IBI (India) = 4.260
JIF = 1.500	SJIF (Morocco) = 5.667	OAJI (USA) = 0.350

Таблица 1

Основание ответственности	Статья, предусматривающая ответственность	Вид ответственности	Субъект ответственности
Обязательства, связанные с организацией ж/д перевозок (до принятия груза к перевозке)			
Неподача транспортных средств	Ст. 794 ГК РФ + ст. 94 УЖДТ	Штраф	Перевозчик
Неиспользование поданных транспортных средств	Ст. 794 ГК РФ + ст. 94 УЖДТ	Штраф	Грузоотправитель
Обязательства, вытекающие из договора перевозки			
Утрата, недостача груза	Ст. 796 ГК РФ + ст. 107 УЖДТ	Возмещение ущерба в размере стоимости утраченного или недостающего груза + возвращает отправителю (получателю) провозную плату	Перевозчик
Повреждение груза	Ст. 796 ГК РФ + ст. 107 УЖДТ	Возмещение ущерба в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости + возвращает отправителю (получателю) провозную плату	Перевозчик
Просрочка доставки груза	Ст. 97 УЖДТ	Пени в размере 6% платы за перевозку грузов за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере 50% платы за перевозку данных грузов	Перевозчик
За задержку подачи вагонов под погрузку и выгрузку грузов, подача под погрузку неочищенного подвижного состава	Ст. 100 УЖДТ, ст. 103 УЖДТ	Штраф	Перевозчик
Повреждение перевозчиком вагонов, контейнеров других организаций	Ст. 105 УЖДТ	Штраф в 5-кратном размере стоимости вагонов (повышенная ответственность!) + убытки в части, не покрытой штрафом	Перевозчик
Искажение в транспортной накладной наименований грузов, отправленные для перевозки ж/д транспортом грузов	Ст. 98 УЖДТ	Штраф в размере 5-кратной платы за перевозку таких грузов (повышенная ответственность!)	Грузоотправитель
За задержку вагонов грузоотправителем	Ст. 100 УЖДТ	Штраф	Грузоотправитель

Анализируя приведенные в Таблице 1 некоторые случаи предусмотренных мер ответственности за нарушение обязательств, понимая их ограниченность, следует отметить, что они установлены законодательством в

различных формах. Это может быть только возмещение реального ущерба (например, ст. 796 ГК РФ, ст. 107 УЖДТ), исключая тем самым возмещение упущенной выгоды. В других случаях законодатель ограничивается только лишь

Impact Factor:

ISRA (India) = 4.971
ISI (Dubai, UAE) = 0.829
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 0.126
ESJI (KZ) = 8.716
SJIF (Morocco) = 5.667

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

штрафом, что является стоимостным пределом ответственности, который может исчисляться как в процентном соотношении к различным категориям (стоимость груза, вагона и т.д.), так и в МРОТ в зависимости от количественной характеристики заданной категории. Существуют различные точки зрения правоведов на вопрос ограниченного размера ответственности, при этом Конституционный суд придерживается позиции, что ограниченная ответственность перевозчика имеет место быть, и она оправдана [6]. Кроме того, в ряде международных актов, ратифицированных Российской Федерацией, получил закрепление указанный принцип [8; 9]. Известный правовед Витрянский В.В. также указывает на то, что «в определенных случаях возможно ограничение размера ответственности по обязательствам. Ограничение права на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность) допускается в случаях, предусмотренных законом» [10, с. 375].

2. Запрет на уменьшение или устранение нормативной ответственности перевозчика – еще одна особенность имущественной ответственности при организации перевозок, которая означает, что каждое намерение сторон (перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя) в обязательствах по перевозке груза каким-либо образом *ограничить* или *устранить* имущественную ответственность, возложенную на перевозчика – железную дорогу, считаются недействительными.

Данное положение прямо закреплено в ч. 2 ст. 793 ГК РФ, ст. 114 УЖДТ, однако оно не исключает возможности соглашений перевозчика с грузоотправителями, грузополучателями, касающихся их ответственности друг перед другом, но лишь, если эта возможность прямо предусмотрена транспортными уставами (кодексами). При этом стороны могут договориться об *усилении ответственности перевозчика* за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств (ст. 8 УЖДТ).

3. Возможность определения размера и пределов ответственности по соглашению сторон в установленных случаях, предусмотренная ч. 1 ст. 793, ч. 1 ст. 794 ГК РФ. Указанная норма работает в связке с предыдущим положением о запрете уменьшения или устранения нормативной ответственности перевозчика, то есть договариваться перевозчику и грузоотправителю можно обо всем, лишь бы это не шло в разрез с ч. 2 ст. 793 ГК РФ и ст. 114 УЖДТ.

4. Наступление ответственности без заключения договора. Это означает, что для

наступления неблагоприятных последствий для сторон во взаимоотношениях по поводу перевозки грузов не обязательно наличие заключенного договора.

В некоторых случаях ответственность за нарушение обязательств в процессе организации перевозок на железной дороге может возникать, в том числе, и из внедоговорных оснований, *предшествующих* заключению договора. Например, ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за их неиспользование (ст. 794 ГК РФ) наступает в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, как при наличии соответствующего договора (или принятой заявки), так и при его отсутствии, но имеются основания полагать, что обязательства нарушены (например, наличие административного акта при поставках по государственному контракту). «По своей природе такая ответственность является гражданско-правовой» [7, С. 433].

5. Особое субъективное основание имущественной ответственности – презумпция вины перевозчика, в частности за утрату, недостачу или порчу груза.

Указанный принцип является исключением из п. 3 ст. 401 ГК РФ, когда предприниматель отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства независимо от вины. Перевозчик на железнодорожном транспорте является коммерческой организацией, однако ответственность его ограничена наличием вины (которая, однако, презюмируется). Если он докажет, что обязательства нарушены не по его вине, а вследствие обстоятельств, предусмотренных законом, то он будет освобожден от ответственности (ст. 796 ГК РФ, ст. 95 УЖДТ). Общим правилам гражданско-правовой ответственности при организации перевозок, в том числе и на железнодорожном транспорте, следует статья 794 ГК РФ, которая предусматривает *двухстороннюю* ответственность перевозчика и грузоотправителя за невыполнение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств соответственно, наступающую независимо от вины обязанной стороны, на началах коммерческого риска.

На наш взгляд, наиболее уместно обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя (грузополучателя) от ответственности, разделить на группы следующим образом (см. рис. 1).

Impact Factor:

ISRA (India) = 4.971	SIS (USA) = 0.912	ICV (Poland) = 6.630
ISI (Dubai, UAE) = 0.829	ПИИЦ (Russia) = 0.126	PIF (India) = 1.940
GIF (Australia) = 0.564	ESJI (KZ) = 8.716	IBI (India) = 4.260
JIF = 1.500	SJIF (Morocco) = 5.667	OAJI (USA) = 0.350

Безусловно освобождающие стороны от ответственности	Исключающие ответственность стороны, вызванные виновными действиями другой стороны	Освобождающие от ответственности, если вина не доказана
<ul style="list-style-type: none">• непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения) и военные действия (п. 2 ст. 794 ГК РФ, ст. 39, 116, 117 УЖДТ);• прекращение или ограничение погрузки грузов в случаях, указанных в ст. 29 УЖДТ (ст. 116, 117 УЖДТ);• особые естественные свойства перевозимого груза (ст. 95 УЖДТ);• повреждение или недостача груза произошли в силу естественных причин, связанных с его перевозкой в открытом железнодорожном составе (ст. 118 УЖДТ);• недостача груза не превышает норму естественной убыли (ст. 118 УЖДТ).	<ul style="list-style-type: none">• недостача или утрата груза произошли по причине недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных в транспортной накладной (ст. 118 УЖДТ);• перевозку груза сопровождают представители отправителя или получателя (ст. 118 УЖДТ)• отсутствие признаков, свидетельствующих о не сохранности груза (ст. 118 УЖДТ).	<ul style="list-style-type: none">• тара, в которой доставлен груз является исправной и не имеет следов вскрытия в пути (ст. 118 УЖДТ).• исправными являются вагоны и контейнеры в которых прибыл груз, а также защитная маркировка (ст. 118 УЖДТ);• исправность грузовых помещений с исправными пломбами отправителя (ст. 118 УЖДТ).

Рисунок 1 – Обстоятельства, освобождающие стороны от ответственности

Представленное деление (см. рис. 1) раскрывает особенности обстоятельств, которые являются основанием для освобождения от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из отношений по организации и перевозке грузов на железнодорожном транспорте, которые зиждутся на признании принципа вины как основания ответственности перевозчика – «...если перевозчик не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза были вызваны обстоятельствами, которые перевозчик не мог предотвратить и происшествие которых от него не зависело» [4].

б. Обязательное соблюдение претензионного порядка разрешения споров по перевозке груза, которое закреплено в п. 1 ст. 797 ГК РФ и ст. 120 УЖДТ. Правилами указанных статей предусмотрено соблюдение некоторых условий при предъявлении перевозчику подобной претензии:

- надлежащий субъект предъявления претензии – означает, что претензию может предъявить лишь ограниченный круг лиц, обозначенный всего 2 фигурами

(грузоотправитель и грузополучатель), и только то лицо, которое указано в накладной, т.е. уступка права предъявления претензии не возможна.

- надлежащий адресат претензии (ст. 122 УЖДТ);
- обязательность предоставления всех необходимых документов, в том числе коммерческого акта;
- соблюдение установленного претензионного срока – 6 месяцев (а в отношении штрафов и пеней - в течение сорока пяти дней - ст. 123 УЖДТ).

Заключение

Рассмотренные особенности имущественной ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, связанных с организацией железнодорожных перевозок, позволяют нам сделать вывод о том, что это довольно сложный вопрос, требующий осмысления, принятие некоторых мер по доработке соответствующего транспортного законодательства, чтобы оно не шло вразрез с общепринятыми нормами гражданского права.

Scientific research was organized under supervision of Gavrilov V.N., professor of the department of Civil Law, PhD in Law, associate professor of Saratov State Law Academy.

Impact Factor:	ISRA (India) = 4.971	SIS (USA) = 0.912	ICV (Poland) = 6.630
	ISI (Dubai, UAE) = 0.829	PIHHI (Russia) = 0.126	PIF (India) = 1.940
	GIF (Australia) = 0.564	ESJI (KZ) = 8.716	IBI (India) = 4.260
	JIF = 1.500	SJIF (Morocco) = 5.667	OAJI (USA) = 0.350

References:

- (1994). Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federatsii (chast' pervaya) No 51-FZ (red. ot 16.12.2019) // SZ RF, 1994, No 32, St 3301; 2019, No 51 (chast' I), St 7482.
- (1996). Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federatsii (chast' vtoraya) No 14-FZ (red. ot 18.03.2019) // SZ RF, 1996, No 5, St 410; 2019, No12, St 1224.
- (2003). Federal'nyj zakon No 18-FZ «Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossijskoj Federatsii» (red. ot 02.08.2019) // SZ RF, 2003, No 2, St 170; 2019 No 31, St 4425.
- (2012). Postanovlenie Prezidiuma Vysshego Arbitrazhnogo Suda RF. No 14316/11 po delu № A50-21608/2010. Vestnik VAS RF, 2012, No 8.
- Boyarkina, E. V. (2019). Otvetstvennost' storon po dogovoru perevozki gruza zheleznodorozhnym transportom. *Molodoj uchyonyj*, No 27, pp. 173-175.
- (2006). Opreделение Konstitutsionnogo Suda RF N 17-O «Ob otkaze v prinyatii k rassmotreniyu zaprosa Zakonodatel'nogo Sobraniya Vologodskoj oblasti o proverke konstitutsionnosti otdel'nykh polozenij statej 40, 98, 99 i 102 Federal'nogo zakona «Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossijskoj Federatsii», SPS «Konsul'tantPlyus» (Date of access: 12.02.2020).
- Medvedev, D. A., & Smirnov, V. T. (2003). *Grazhdanskoe pravo*. Glava 38. Transportnye obyazatel'stva. Moscow.
- (1924). *Mezhdunarodnaya konventsija ob unifikatsii nekotorykh pravil o konosamente*. Bryussel'. SPS Konsul'tantPlyus (Date of access: 12.02.2020).
- (2019). *Soglashenie o mezhdunarodnom zheleznodorozhnom gruzovom soobshhenii (SMGS)*. (Date of access: 24.06.2019). <http://osjd.org>
- Vitryanskij, V. V. (1995). *Otvetstvennost' za narushenie obyazatel'stv. Kommentarij chasti pervoj Grazhdanskogo kodeksa RF*. Moscow: Spark.