



**Ломакина Ирина Геннадьевна**, доцент кафедры «Гражданско-правовые дисциплины», кандидат юридических наук.

Родилась в г. Новосибирске. Закончила Свердловский юридический институт (Новосибирский филиал). Долгое время работала юристом в различных сферах хозяйственной деятельности. Последние 10 лет преподаватель правовых учебных дисциплин гражданско-правовой направленности. Область научных интересов – правовое регулирование сферы оказания услуг. В частности, имеются научные публикации, статьи по тематике медицинского права, транспортного права.

УДК 347.5:656.224 / .225

И.Г. ЛОМАКИНА

## **К ВОПРОСУ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПРИ ОКАЗАНИИ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ**

Транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. От регулярной, четкой работы транспортных организаций, своевременной перевозки грузов и пассажиров зависит ритмичная работа промышленности, торговли и т.д. Четкость и слаженность деятельности в сфере транспорта напрямую зависит от качества правового регулирования данной сферы отношений. В свое время, в условиях планового введения хозяйства, развитию транспорта, как одного из основных звеньев единого народнохозяйственного комплекса страны, уделялось достаточно серьезное внимание. Однако система правового регулирования отношений по перевозкам основывалась, прежде всего, на подзаконных актах правительства и транспортных министерств, что создавало благодатную почву для реализации чисто ведомственных интересов в ущерб правам и законным интересам грузоотправителей и грузополучателей, других участников процесса перевозки, в связи с чем подвергалось серьезной критике со стороны ученых-юристов и практических специалистов в данной области.

В настоящее время основной массив правоотношений, связанных с перевозками, подлежит регламентации в соответствии с федеральными законами — транспортными уставами и кодексами, что подтверждает стремление законодателя «поднять» планку правового регулирования отношений по перевозкам на более высокий уровень, обеспечивая тем самым создание в целом по стране единой системы правового регулирования сферы транспортной деятельности, а также устраняя неоправданные различия в правовом режиме перевозок грузов, пассажиров и багажа применительно к разным видам транспорта. Новые транспортные уставы и кодексы учитывают технологические и правовые особенности условий перевозок в период развития рыночных отношений в стране, предполагающих свои принципиальные особенности в том числе и в правовом регулировании названных отношений. Однако процесс создания новой нормативной правовой базы, учитывающей особенности развития рынка транспортных услуг, только начался в РФ, далеко не все новые законы (транспортные уставы и кодексы) могут служить образцом урегулирования отношений, связанных с перевозками, основными целями имущественного оборота в условиях развития рынка транспортных услуг. До сих пор наблюдается большое количество

пробелов в правовом регулировании перевозок грузов, пассажиров и багажа, в том числе и по тем вопросам, регламентация которых должна обеспечиваться транспортными уставами и кодексами.

Вместе с тем, к введению новелл в правовое регулирование сферы транспортных правоотношений необходимо подходить весьма осторожно. Многие положения нового Устава железнодорожного транспорта, например, значительно усложнили или сделали невнятной саму структуру договорных связей, опосредующих перевозки грузов (пассажиров, багажа). Новый Кодекс внутреннего водного транспорта РФ ориентирован на обеспечение широких возможностей ведомственного нормотворчества и предусматривает односторонние преимущества именно для транспортных организаций, что также уже не вписывается в общие принципы правового регулирования имущественного оборота в условиях рынка.

При корректировке транспортного законодательства необходимо учитывать целый ряд факторов, в том числе и такие, как цели транспортной деятельности, ее неразрывную связь с деятельностью организаций, пользующихся транспортными услугами, особенности условий работы перевозчика, и разумно сочетать положения общегражданского законодательства со специальными нормами, регулирующими транспортные отношения.

В этой связи хотелось бы обратить внимание на правовую регламентацию вопроса об ответственности перевозчика при оказании услуг железнодорожной перевозки. Различные юридические факты порождают не совпадающие по своему содержанию правоотношения, поэтому условия, виды и объем возникающей при этом ответственности также различается. Как определено в ст. 15 Гражданского кодекса РФ, универсальной формой гражданско-правовой ответственности является возмещение причиненных убытков. И в первую очередь она применяется при нарушении договорных обязательств. Что касается внедоговорных обязательств, то без каких-либо исключений к ней прибегают только при причинении вреда жизни, здоровью, имуществу.

Несмотря на различные последствия нарушения договорных и внедоговорных обязательств при осуществлении перевозок грузов, ответственность в том и другом случае зиждется, в основном на одних и тех же принципах, определяющих условия, объем (размер) и характер ответственности. Это, во-первых, по общему правилу, ответственность за вину, во-вторых, ограничение ответственности по обязательствам, в-третьих, недействительность соглашений об ограничении или устранении ответственности перевозчика, установленной законом.

До недавних пор единодушно признаваемый всеми цивилистами принцип ответственности перевозчика за вину с принятием нового Гражданского кодекса был поставлен под сомнение. Известно, что в п. 3 ст. 401 ГК РФ включено правило, гласящее о том, что если «иное не предусмотрено законом или соглашением сторон лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств». По общему правилу это означает, что ответственность предпринимательских структур наступает независимо от вины. Относительно ответственности транспортных организаций за нарушение обязанностей, основанных на заявке, вопросов не возникает, так как ее наступление традиционно не связывается с виной перевозчика.

Сторонники безвиновной ответственности перевозчика за утрату, недостачу, повреждение (порчу) обосновывают свою позицию следующими доводами:

- в отступление от общего правила об ответственности перевозчика за несохранность груза транспортные уставы и кодексы предусматривают перечни конкретных обстоятельств, при доказанности которых (со стороны перевозчика) полагается считать, что перевозчик не мог их предотвратить и их устранение от перевозчика не зависит;

- определены основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимых грузов с возложением бремени их опровержения на грузополучателя (грузоотправителя), обращающегося с соответствующим требованием к перевозчику. Тем самым, как полагает В.В. Витрянский, «используется иная конструкция, чем та, что предусмотрена ст. 796 ГК РФ». В подтверждение своих слов он ссылается на ст. 118 УЖДТ РФ, содержащую перечень обстоятельств, при которых перевозчик освобождается от ответственности. Однако если предъявителю претензии удастся доказать, что утрата, недостача, повреждение груза произошли по вине перевозчика, ответственность последнего наступит.

С приведенными суждениями вряд ли можно однозначно и безоговорочно согласиться. В разъяснениях Пленума ВАС от 12 ноября 1998 г. «О некоторых вопросах практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог РФ» прямо указано, что при применении ст. 109 ТУЖД РФ (об освобождении перевозчика от ответственности за несохранность груза) следует руководствоваться ст. 796 ГК РФ, предусматривающей презумпцию вины перевозчика.

Выводы некоторых авторов не учитывают специфики транспортных отношений, получивших отражение в законе. Известно, что правило, содержащееся в п. 3 ст. 401 ГК РФ, сформулировано как диспозитивное, вследствие чего законодатель посчитал возможным при определении условий ответственности перевозчика за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза как бы дополнить упомянутое правило, указав иные обстоятельства, кроме непреодолимой силы, при доказанности которых перевозчик подлежит освобождению от ответственности. Включение в п. 1 ст. 796 ГК слов «...если не докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело», было воспринято вполне обоснованно большинством цивилистов как введение правила о построении ответственности перевозчика на началах вины. Так, В. Бляндрес и О.Н. Садиков, комментируя ст. 796 ГК РФ указывают, что «хотя в п. 1 статьи не говорится о вине перевозчика как основании его ответственности, однако формула, согласно которой перевозчик не отвечает при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, есть иное словесное обозначение вины». Комментируя ст. 108 ТУЖД РФ, Т.Е. Абова пишет о том, что «комментируемая норма ТУЖД соответствует общей норме ГК об ответственности перевозчика за сохранность груза только при наличии его вины, которая предполагается».

Как замечает В.В. Витрянский, «ни грузополучатель, ни грузоотправитель, как правило, не имеют возможности фиксировать такого рода неправомерные действия или бездействие (явившиеся причиной несохранности груза) перевозчика в ходе транспортировки груза и вообще контролировать процесс перевозки,

отнесение ущерба от несохранности груза на перевозчика при данных условиях станет практически невозможно». В конечном счете, неизбежен вывод о том, что рассуждения о виновной ответственности перевозчика при отсутствии в ст. 796 ГК упоминания вины и отсылок к п. 1 ст. 401 ГК не только не соответствуют воле законодателя, но и прямо противоречат нормам, содержащимся в названной статье. Позицию В.В. Витрянского в рассматриваемом вопросе разделяет В.Г. Баукин. Он полагает, что поскольку в УЖДТ РФ нет прямого указания на виновность как условие ответственности за нарушение обязательств железнодорожной перевозки, постольку «нет никаких оснований отрицать применение правил п. 3 ст. 401 ГК РФ к указанным нарушениям и... нет причин строить даже теоретически ответственность железнодорожного перевозчика на каких-то исключительных основаниях».

Немаловажное значение имеет и то обстоятельство, на которое ссылаются комментаторы ст. 796 ГК, что аналогичные начала ответственности приняты в зарубежном праве и в международных транспортных конвенциях, в которых предусмотрен перечень «особых рисков, освобождающих перевозчика от ответственности за потерю или повреждение грузов». Так, п. 4 Конвенции о договоре международной перевозки грузов по дорогам (КДПГ), участником которой является Россия, установлено, что перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза явилось следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими перечисленными в данном пункте обстоятельств. Аналогичные освобождающие перевозчика от ответственности за убытки обстоятельства предусмотрены Соглашением, заключенным СССР (Россией) с Финляндией о прямом железнодорожном сообщении.

Кроме ответственности за несохранность груза в процессе транспортировки, перевозчик, в соответствии со ст. 792 ГК РФ, отвечает за нарушение сроков доставки грузов в пункт назначения. Эти сроки, как указано в самой статье, определяются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков в них — груз должен быть доставлен в разумный срок.

Сама ответственность за просрочку в доставке непосредственно в ГК не предусмотрена. А транспортные уставы и кодексы устанавливают различающиеся по объему меры ответственности в зависимости от вида транспорта. Так, УЖДТ РФ определяет ответственность перевозчика за просрочку доставки груза, а также вагонов, принадлежащих грузоотправителю и другим лицам, перевозчик уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку груза за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку данного груза, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных ст. 30 УЖДТ обстоятельств (ст. 97 УЖДТ РФ).

Параллельно с этим Гражданский кодекс достаточно давно закрепил принцип ограниченной ответственности перевозчика, обосновывая свое решение повышенной сложностью и опасностью осуществления самой профессиональной деятельности в сфере перевозок, сопряженной с повышенным риском потери не только прибыли, но и самого предприятия в целом. В юридической литературе участились дискуссии по поводу неоправданности сохранения в изменившихся рыночных условиях такого «атавизма», как принцип ограниченной ответственности перевозчика. Его закрепление в законе, по мнению современных предпринимателей, активно сотрудничающих транспортными организациями, «необос-

нованно предоставляет преимущество перевозчику как одной из сторон в договоре перевозки железнодорожным транспортом, нанося при этом ущерб другой стороне». Его сохранение приводит к нарушению принципа юридического равенства хозяйствующих субъектов и противоречит ст. 8 (ч. 1) и 19 (ч. 1) Конституции РФ; способствует монополизации и недобросовестной конкуренции со стороны ОАО «Российские железные дороги», являющегося монополистом в сфере железнодорожных перевозок, поскольку предоставляет перевозчику односторонние рыночные и конкурентные преимущества, что противоречит ст. 34 Конституции РФ; вводит дискриминационные и несправедливые различия в размерах и условиях ответственности грузоотправителей, грузополучателей и владельцев путей необщего пользования, с одной стороны, и перевозчика — с другой стороны, что не может быть обосновано ни целями защиты основ конституционного строя, обеспечения обороны страны, безопасности государства, ни спецификой предпринимательской деятельности в сфере железнодорожных перевозок, т.е. опять же противоречит ст. 55 (ч. 3) Конституции РФ.

Причем этот принцип распространяется и на отношения, предваряющие заключение договора перевозки. Так, согласно ч. 2 ст. 40 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, при отказе грузоотправителя от погрузки грузов в прибывшие в соответствии с его заявкой на железнодорожную станцию порожние вагоны, контейнеры по причинам, зависящим от грузоотправителя, и невозможности использовать такие вагоны, контейнеры на данной железнодорожной станции другими грузоотправителями в течение суток, предусматривавшихся для такой погрузки, перевозчик помимо платы за пользование этими вагонами взимает с такого грузоотправителя плату за фактический пробег вагонов, вызванный доставкой вагонов, контейнеров на железнодорожную станцию отправления, но не более чем за пробег в 100 км в отношении универсальных вагонов и не более чем за пробег в 300 км в отношении специализированных вагонов, а также штраф, предусмотренный ст. 94 УЖДТ РФ. Такие же штрафные санкции предусмотрены и для перевозчика за невыполнение принятой заявки. Однако грузоотправитель не только уплачивает штраф, но и возмещает перевозчику расходы за фактический пробег вагонов (который в большинстве случаев не превышает установленные данной статьей пределы), т.е. убытки в виде реального ущерба, при том, что для случаев невыполнения перевозчиком принятой заявки возмещение им грузоотправителю расходов, связанных с предъявлением груза, Уставом не предусмотрено. Таким образом, утверждается принцип «ограниченной ответственности перевозчика» за невыполнение принятой заявки, поскольку право грузоотправителя на возмещение убытков, связанных с невыполнением перевозчиком принятой заявки, ограничено фиксированным пределом ответственности перевозчика (безотносительно к размеру нанесенного им грузоотправителю ущерба), право же перевозчика на возмещение убытков, связанных с невыполнением грузоотправителем принятой заявки, напротив, не ограничено: перевозчик вправе взыскать как фиксированный штраф, так и убытки в виде реального ущерба.

Далее, согласно ч. 1 ст. 98 Устава за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещен-

ных для перевозок железнодорожным транспортом грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика. Тем самым вводится правило, согласно которому ответственность грузоотправителя одним реальным ущербом не ограничивается, — перевозчик имеет право взыскивать с него убытки в полном размере, т.е. санкция, предусмотренная в части первой ст. 98 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, является штрафной неустойкой. В то время как ответственность перевозчика в соответствии со ст. 96 и ст. 97 УЖДТ РФ в таких случаях ограничена взысканием с него только реального ущерба, причиненного грузоотправителю.

То же самое можно сказать и о десятикратных штрафных санкциях, предусмотренных ст. 100 и 101 УЖДТ за задержку вагонов, контейнеров под погрузкой, выгрузкой, которые по своему размеру, по мнению предпринимателей, многократно превышают плату за пользование вагонами и денежные суммы, получаемые перевозчиком, и несоразмерны стоимости оказываемых услуг, при том, что за задержку самим перевозчиком принадлежащих ему вагонов, контейнеров после погрузки, выгрузки грузов в местах необщего пользования Устав не предусматривает ни ответственность перевозчика в виде десятикратного размера штрафа, ни его обязанность по внесению платы владельцу путей необщего пользования за их использование для стоянки локомотивов перевозчика.

Однако, несмотря на существенную критику, следует отметить, что законодатель совершенно четко и недвусмысленно поддерживает (и в современных рыночных условиях) сложившийся и традиционно применяемый в сфере транспортных отношений принцип ограниченной ответственности перевозчика. Обосновывается это следующими доводами. Как было указано в Определении Конституционного суда РФ от 6.12.2001 г. 255-О по жалобе граждан В.Н. Ежова и Ю.А. Варзугиной на нарушение их конституционных прав ст. 80 Федерального закона «Об акционерных обществах», положение ст. 19 Конституции РФ «все равны перед законом и судом» означает, что при равных условиях субъекты права должны находиться в равном положении; если же условия не являются равными, федеральный законодатель вправе установить для них различный правовой статус. Определяя общие условия гражданско-правовой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, в том числе виды и основания такой ответственности, гл. 25 (ст. 393–406) ГК РФ в качестве одного из принципов гражданско-правовой ответственности называет возможность установления законом ограничения на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность) по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности. В частности, это относится к обязательствам по перевозке грузов, поскольку они связаны с деятельностью в области использования транспортных средств, предполагающей повышенные предпринимательские риски осуществляющих ее лиц. Ответственность за нарушение обязательств по перевозке имеет значительную специфику: она характеризуется ограничением права на полное возмещение убытков по сравнению с общим правилом, так как законом могут вводиться ограничения, в силу которых исключается возможность взыскания той части убытков, которая называется упущенной выгодой, и даже части реального ущерба (п. 2 ст. 15 ГК РФ), запретом на уменьшение или устранение ответственности перевозчика,

определенной законом, и возможностью определения ее размера и пределов по соглашению сторон в случаях, когда такие соглашения допускаются транспортными уставами и кодексами.

Дифференциация в имущественной ответственности перевозчиков и грузоотправителей (грузополучателей) в процессе железнодорожных перевозок представляет собой пример оправданных различий в отношении лиц, находящихся в существенно различных ситуациях (обстоятельствах). Вводя такие различия, законодатель исходит из того, что использование транспортных средств, представляющих собой источник повышенной опасности, сопряжено с повышенным предпринимательским риском перевозчика, включая риск повреждения или уничтожения как перевозимого груза, так и транспортного средства. При этом он должен учитывать фактические обстоятельства, такие как пространственная рассредоточенность основных средств железнодорожного транспорта и зависимость исполнения транспортных обязательств от погодных условий, а также юридические обстоятельства: перевозка грузов железнодорожным транспортом как транспортом общего пользования осуществляется на основании договора перевозки, который в силу ст. 789 ГК РФ является публичным договором, что означает массовый характер перевозок, стандартность условий договоров перевозки, их однотипность для всех потребителей транспортных услуг; кроме того, по общему правилу, закрепленному в ст. 1079 ГК РФ, перевозчики как владельцы транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности, несут ответственность по обязательствам, вытекающим из причинения вреда, при отсутствии вины. Что касается предпринимательских рисков лиц, пользующихся услугами железнодорожных перевозчиков, то они ограничиваются стоимостью перевозимого имущества, которая, как правило, взыскивается с перевозчика, и убытками, понесенными в результате неисполнения своих договорных обязательств перед третьими лицами, что в любом случае не может представлять угрозу их деятельности в целом.

Таким образом, определенное правовое неравенство перевозчика и грузоотправителя (грузополучателя), закрепленное в Уставе железнодорожного транспорта РФ, оправданно и имеет целью исправить их фактическое неравенство.

Принцип ограниченной ответственности перевозчика получил закрепление не только в ГК РФ и УЖДТ РФ, но и в ряде международных договоров Российской Федерации, являющихся в силу ст. 15 (ч. 4) Конституции РФ составной частью правовой системы России, — Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 г.

Та «разумная цель» (разумное основание), преследуя которую законодатель вводит «различия в обращении», по мнению Европейского Суда по правам человека, обычно представляет собой доводы, отражающие так называемый общественный интерес (Постановление от 29 апреля 1999 г. по делу «Шасаню (Chassagnou) и другие против Франции»). Примером может служить ст. 98 УЖДТ РФ, устанавливающая ответственность за искажение в транспортной железнодорожной накладной сведений, в результате которого возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Соблюдение технологии перевозок грузов, в том числе необходимость правильного заполнения грузоотправителем транспортной железнодорожной накладной, включая проставление правильного наименования

груза, сведений о его свойствах, особых отметок, в зависимости от которых перевозчик выбирает режим перевозки, обеспечивающий максимально безопасные условия эксплуатации железнодорожного транспорта, является элементом обеспечения указанного «общественного интереса».

Такое правовое средство, как неустойка штрафного характера, в данном случае направлено в том числе на профилактику совершения грузоотправителем действий, нарушающих условия перевозки и сопряженных с возникновением аварийных ситуаций, при которых под угрозу ставится жизнь и здоровье граждан, имущество физических и юридических лиц, и соразмерно цели обеспечения безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта.

Закрепление законодателем в ст. 98 Устава принципа полного возмещения причиненных грузоотправителем перевозчику убытков, возникающих при неисполнении или ненадлежащем исполнении грузоотправителем своих обязанностей по договору перевозки, позволяет соблюсти паритетность в отношениях между сторонами договора перевозки, что вытекает из конституционного принципа равенства (ст. 19, ч. 1, Конституции РФ).

По поводу несоразмерности стоимости оказываемых перевозчиком услуг взымаемому в 10-кратном размере штрафу, уплачиваемому перевозчику в соответствии с ч. 2 ст. 99 Устава, Конституционный суд в своем Определении от 02.02.2006 17 отметил следующее. Законодатель, вводя ответственность за правонарушение и устанавливая конкретную санкцию, ограничивающую конституционное право, должен исходить из общих принципов права, отвечая требованиям справедливости и соразмерности конституционно закрепляемым целям и охраняемым законным интересам, а также характеру совершенного деяния. В противном случае несоизмеримо большой штраф может превратиться из меры воздействия в инструмент подавления экономической самостоятельности и инициативы, чрезмерного ограничения свободы предпринимательства и права собственности, что недопустимо.

Аналогичный подход нашел отражение в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного суда РФ от 6.10.2005 г. 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», в п. 36 которого разъясняется, что арбитражный суд, установив при рассмотрении конкретного спора явную несоразмерность подлежащего уплате штрафа последствиям нарушения обязательства, вправе уменьшить его размер в соответствии с частью первой статьи 333 ГК РФ, согласно которой, если подлежащая уплате неустойка явно несоразмерна последствию нарушения обязательства, суд вправе уменьшить неустойку. В Постановлении также указано, что в силу ст. 8 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и ст. 4 и 6 Федерального закона «О естественных монополиях» ОАО «Российские железные дороги» относится к субъектам естественных монополий на транспорте, а потому размер платы за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими перевозчику — ОАО «Российские железные дороги», устанавливается Федеральной службой по тарифам (п. 34).

Таким образом, в современных нам условиях осуществления предпринимательской деятельности и развития транспортной инфраструктуры, обсуждать вопрос о целесообразности отступления от принципа ограниченной ответственности перевозчика в процессе оказания услуг по перевозке, еще слишком рано.