

1. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель - уплатить за перевозку груза установленную плату (п. 1 ст. 785 ГК).

Поскольку в приведенном определении говорится об обязанности перевозчика доставить вверенный, т.е. ранее переданный, врученный ему отправителем груз, ясно, что в ст. 785 ГК договор перевозки груза конструируется как реальный. В большинстве случаев он действительно заключается в момент сдачи-приемки груза и выдачи документа (транспортной накладной, коносамента, квитанции и т.п.) о приеме этого груза. Между тем на водном и воздушном транспорте договор фрахтования (чартер) может быть заключен для перевозки груза или пассажира на определенных условиях. В этом случае он, как будет показано далее, есть не что иное, как консенсуальный договор перевозки груза. Для возникновения прав и обязанностей сторон по такому договору достаточно совпадения их волеизъявлений.

Если в большинстве случаев договор перевозки груза должен быть признан реальным, то возникает вопрос об основаниях возникновения обязанностей сторон, предшествующих в реальном договоре сдаче груза отправителем и его принятию перевозчиком (обязанность по предъявлению груза к перевозке, подаче транспортных средств под груз). При реальном характере договора перевозки груза такие обязанности возникают из принятой перевозчиком от отправителя заявки (заказа) или договора об организации перевозок (ст. 791 ГК). В консенсуальном договоре они предусмотрены в самом договоре перевозки.

Подача заявки (оферта) и ее принятие (акцепт) вызывают возникновение двустороннего консенсуального гражданско-правового обязательства <\*>. Такое обязательство должно быть квалифицировано как двусторонний договор по предъявлению груза и подаче транспортных средств. Он не сливается с договором перевозки груза, но предшествует ему. Исполнение обязанностей по этому договору вызывает

возникновение договора перевозки груза.

-----

<\*> См.: Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. N 1. С. 65.

Договор перевозки груза транспортом общего пользования признается публичным (ст. 426 ГК). Перевозка лишь тогда считается выполняемой транспортом общего пользования, когда осуществляется юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, и из закона, иных правовых актов или выданного этим лицам разрешения (лицензии) вытекает, что перевозка груза осуществляется при обращении любого гражданина или юридического лица. Перечень таких лиц подлежит опубликованию.

Договор перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

Как правило, такой формой служат два или даже три документа - транспортная железнодорожная накладная и выданная перевозчикам на ее основании квитанция о приеме груза (ст. 25 УЖТ), грузовая накладная (ст. 105 ВК), транспортная накладная и оформляемые на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза (п. 2 ст. 67 КВВТ), товарно-транспортная накладная (ст. 47 УАТ). На морском транспорте при линейных перевозках <\*> также необходимо составление двух документов - погрузочного ордера, экспортно-импортного поручения или письменного объявления (любой из этих документов исходит от отправителя) и коносамента, в котором отражена воля другой стороны договора - перевозчика (ст. 142 КТМ).

-----

<\*> При линейных перевозках содержание договора predetermined условиями работы данной линии. Линейные суда работают по расписанию с заходом в определенные (базисные) порты, их услуги оплачиваются существующими на линии тарифами.

Нельзя согласиться со встречающимися в транспортных уставах и кодексах утверждениями, что накладные и выданные на их основании квитанции лишь подтверждают заключение договора перевозки груза. Из этого неизбежно следует ошибочный вывод, что само заключение договора происходит ранее, вне всякой формы. На самом же деле волеизъявление отправителя, направленное на заключение договора, содержится в накладной, погрузочном ордере (экспортном поручении и т.п.). Выражение воли сопровождается передачей груза перевозчику. Соглашаясь с предложением отправителя и принимая груз, перевозчик выдает квитанцию о приеме груза или коносамент, в которых получает выражение его воля. Следовательно, при посредстве этих двух документов, представляющих в совокупности форму договора, и заключается договор перевозки груза.

Договор фрахтования морского или речного либо воздушного судна для перевозки груза оформляется с помощью двустороннего документа - чартера. Чартер в большинстве случаев составляется с использованием одной из существующих проформ (стандартных форм) этого договора.

Несоблюдение установленной законом письменной формы договора перевозки груза не влечет его недействительности, но лишает стороны права в случае спора между ними ссылаться в подтверждение заключения договора или его условий на свидетельские показания. Как правило, практически доказывание в этом случае допустимо с использованием иных письменных доказательств - телеграмм, телексов, радиogramм, квитанций и т.п.

Договор перевозки груза является двусторонне обязывающим, так как каждая из сторон имеет правомочия и несет обязанности. Его стороны - отправитель груза <\*> и

перевозчик. Отправителем может быть любой субъект гражданского оборота. В качестве перевозчика может выступать коммерческая организация или индивидуальный предприниматель. (На железнодорожном транспорте с введением в действие УЖТ перевозчиком может быть любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель.)

-----

<\*> По договору фрахтования транспортное средство может быть зафрахтовано или отправителем (груз приобретен на условиях СИФ или КАФ), или получателем (груз приобретен на условиях ФОб или ФАС).

Для приобретения статуса перевозчика предусмотрено лицензирование перевозочной деятельности. Соответствующие положения о лицензировании были утверждены: на железнодорожном транспорте - Постановлением Правительства РФ от 5 июня 2002 г. N 383; на морском транспорте - Постановлением Правительства РФ от 19 июня 2002 г. N 447 <2>; на автомобильном - Постановлением Правительства РФ от 10 июня 2002 г. N 402 <3>; на воздушном - Постановлением Правительства РФ от 24 января 1998 г. N 85 <4>.

-----

<1> СЗ РФ. 2002. N 26. Ст. 2590.

<2> СЗ РФ. 2002. N 24. Ст. 2306.

<3> СЗ РФ. 1998. N 5. Ст. 622.

Помимо отправителя и перевозчика, заключающих договор перевозки груза, к числу его субъектов относится также получатель; его нельзя признать стороной договора, так как он не участвовал в его заключении <\*>.

-----

<\*> Как показано ранее, при определенных условиях исключение может составлять только договор фрахтования (чартер).

В российской правовой науке преобладает мнение о том, что перевозка груза осуществляется на основании договора в пользу третьего лица, а получатель представляет собой такое третье лицо.

2. В связи с проведением структурной реформы на железнодорожном транспорте <\*> в УЖТ и Федеральном законе "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" очерчены контуры концептуально новой системы его организации. Ранее единая деятельность железнодорожного транспорта была разделена на два процесса: 1) деятельность железнодорожного перевозчика по перемещению груза, пассажира, багажа, грузобагажа в пункт назначения <\*>; 2) оказание услуг владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта по ее использованию.

-----

<\*> См.: План первоочередных мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2001 - 2002 годы, утвержденный Постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 г. N 384 // СЗ РФ. 2001. N 23. Ст. 2366.

<\*> Во избежание повторений о новой системе организации деятельности железнодорожного транспорта сказано применительно ко всем разновидностям перевозки - перевозке груза, пассажира и багажа, грузобагажа.

Инфраструктура понимается как технологический комплекс, включающий железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование (ст. 2 УЖТ, ст. 2 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации").

Вследствие такого разделения круг субъектов на рынке железнодорожных перевозок расширился. Теперь это перевозчик, владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (оператор железнодорожного подвижного состава), пользователь услуг железнодорожного транспорта (грузоотправитель, пассажир). Каждый из двух указанных процессов деятельности железнодорожного транспорта будет опосредоваться своим договором: договором железнодорожной перевозки груза, пассажира, багажа, грузобагажа и договором оказания услуг по использованию инфраструктуры. Договор железнодорожной перевозки груза, в отличие от перевозки пассажира и багажа, является реальным. О его правовой природе как договоре об оказании услуги по перевозке сказано ранее. Договор же оказания услуг по использованию инфраструктуры имеет консенсуальный характер. Он сочетает элементы аренды имущества (инфраструктуры) и оказания услуг по использованию инфраструктуры ее владельцем для обеспечения перевозки.

3. Согласно ст. 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки,

определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок.

В транспортных уставах и кодексах порядок установления сроков доставки груза определен по-разному. Так, согласно ст. 33 УЖТ "сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики. Грузоотправители, грузополучатели и перевозчики могут предусмотреть в договорах иной срок доставки грузов".

На морском транспорте перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон; при отсутствии соглашения сторон - в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом (ст. 152 КТМ).

В соответствии со ст. 76 КВВТ в случаях внутренней водной перевозки сроки доставки груза и правила их исчисления определяются правилами перевозок грузов.

Сроки доставки груза воздушным транспортом определяются федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза (ст. 109 ВК).

При автомобильных перевозках сроки доставки груза установлены только для перевозок груза в междугороднем сообщении. Они устанавливаются Правилами перевозки груза автомобильным транспортом (п. 69 УАТ).

За просрочку доставки груза перевозчик несет ответственность в виде штрафа (пени), размер которого зависит от длительности просрочки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате (минимальному размеру оплаты труда - ст. 120 ВК). Взыскание штрафа (пени) возможно при наличии вины перевозчика, но при этом его вина в допущенной просрочке предполагается.

4. Договор перевозки груза относится к категории возмездных. За оказываемую ему услугу по транспортировке груза и связанные с ней работы отправитель (фрахтователь) обязан уплатить перевозчику провозную плату. Ее размер определяется соглашением сторон договора, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами (п. 2 ст. 790 ГК). Тарифы - системы зафиксированных в нормативном порядке цен на перевозку грузов, пассажиров и багажа и дополнительных сборов за выполнение операций, связанных с такими перевозками.

На железнодорожном транспорте тарифы устанавливаются в соответствии с Федеральным законом "О естественных монополиях" (п. 1 ст. 8 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации"). В КВВТ (п. 1 ст. 6) содержится указание на то, что порядок установления тарифов, а также правила их применения определяются Правительством РФ; в соответствии с п. 100 УАТ тарифы утверждаются Правительством РФ.

Применение обязательных тарифов обеспечивает распространение одинаковых цен на всех потребителей услуг транспорта общего пользования (ст. 790 ГК), что характерно для публичного договора (ст. 426 ГК).

Работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон.

По общему правилу причитающиеся перевозчику плата за перевозку груза и все прочие платежи должны быть уплачены отправителем (фрахтователем) при сдаче груза к перевозке. Однако в случаях, предусмотренных законом или иными нормативными актами, в частности издаваемыми на отдельных видах транспорта правилами перевозки грузов, допускается перевод платежей на получателя.

Перевозчику в обеспечение исполнения обязанности его контрагента по внесению провозной платы и других платежей по перевозке груза предоставлено право удержания переданного ему груза, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства.



Удержание груза перевозчиком представляет собой один из способов обеспечения исполнения обязательств (ст. 359 ГК). Требования перевозчика, удерживающего груз, удовлетворяются из стоимости груза в объеме и порядке, предусмотренных для удовлетворения требований, обеспеченных залогом (ст. 360 ГК).

5. Характеризуя ответственность субъектов, которым предстоит участвовать в перевозке груза, следует напомнить об обязанности перевозчика по подаче транспортных средств (вагонов, контейнеров, морских или речных судов, автомашин и т.п.) к обусловленному сроку в место погрузки и предъявлению отправителем к тому же сроку груза к перевозке. Перевозчик за неподачу транспортных средств, а отправитель - за непредъявление груза или неиспользование транспортных средств по иным причинам несут взаимную имущественную ответственность (п. 1 ст. 794 ГК).

Основания этой ответственности установлены в транспортных уставах и кодексах (ст. 94 УЖТ, ст. 115 КВВТ, п. 127 УАТ) или в Положениях об ответственности за невыполнение плана перевозок. Исключение составляет лишь ВК, в котором нет правил о такой ответственности.

Ответственность перевозчика и отправителя за неподачу транспортных средств и непредъявление груза наступает независимо от реального причинения убытков, т.е. носит штрафной характер. Причиненные другой стороне убытки не подлежат возмещению, даже если превышают размер взысканного с неисправной стороны штрафа. Следовательно, по своей правовой природе такой штраф должен быть отнесен к законной исключительной неустойке.

Рассматриваемая ответственность представляет собой предусмотренное в нормативном порядке отступление от принципа вины. Меры ответственности могут быть применены и без вины обязанной стороны. Обстоятельства, обусловившие объективную невозможность исполнения соответствующей обязанности, освобождают от уплаты штрафа только в том случае, когда подпадают под установленные в законе, транспортных уставах и кодексах исчерпывающие ("замкнутые") перечни оснований освобождения от ответственности. Согласно ст. 794 ГК к таким основаниям относятся непреодолимая сила, иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения), военные действия, прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Размер подлежащего за неподачу транспортных средств или непредъявление груза штрафа исчисляется в процентах к провозной плате за непринятое количество груза или его непредъявленное количество (ст. 115 КВВТ, п. 127 УАТ, Положение об ответственности за невыполнение плана перевозок, действующее на морском транспорте) либо в определенной части минимального размера оплаты труда за каждую тонну груза или каждый контейнер (ст. 94 УЖТ). Этот размер регулярно пересматривается (Постановление Правительства РФ от 28 апреля 1995 г. N 433) <\*>. С неисправного участника экспортной перевозки взыскиваются установленные штрафы.

-----

<\*> СЗ РФ. 1995. N 19. Ст. 1762.

В ст. 791 ГК установлена обязанность перевозчика подать отправителю исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Отправитель в силу ст. 793, 794 ГК обязан предъявить груз в состоянии, соответствующем правилам перевозки.

Нарушение этих требований приравнивается к неподаче транспортных средств или непредъявлению груза и влечет применение указанной штрафной ответственности. Отказ отправителя от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза, представляет собой только право отправителя, но не его обязанность (п. 1 ст. 791 ГК).

В этой связи нужно признать нуждающуюся в пересмотре арбитражную практику, сложившуюся в соответствии с инструктивными указаниями Государственного

арбитража СССР от 29 марта 1968 г. N И-1-9 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге" <\*>. В соответствии с этими указаниями грузоотправитель обязан был отказаться от погрузки в вагон или контейнер, который по техническому состоянию или в коммерческом отношении не обеспечивал сохранность груза. В случае же принятия такого подвижного состава грузоотправитель нес ответственность за происшедшую несохранность груза.

-----

<\*> Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. М., 1983. С. 212.

---

Ныне в Постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" <\*> проведено четкое разграничение между технической неисправностью вагона, контейнера и его коммерческой непригодностью.

-----

<\*> ВВАС РФ. 1999. N 1. С. 11 - 17.

Ответственность за несохранность груза, допущенную из-за технической неисправности транспортного средства, должен нести перевозчик (п. 7 Постановления Пленума N 18). Если несохранность груза произошла вследствие коммерческой непригодности вагона (контейнера), от погрузки в который отправитель не отказался, перевозчик может быть освобожден от ответственности. В этом случае отправитель подлежит освобождению от ответственности, если докажет вину перевозчика в несохранности груза (п. 8 Постановления Пленума).

6. После подачи транспортных средств и предъявления груза отношения сторон вступают в следующую фазу - погрузка, размещение, укладка (разравнивание) груза. Обязанности погрузки (выгрузки) груза распределяются между перевозчиком и грузовладельцем в соответствии с условиями договора, если иное не установлено транспортными уставами и кодексами и правилами перевозки груза на отдельных видах транспорта. Для погрузки (выгрузки) груза отправителем (получателем) установлены нормы погрузо-разгрузочных работ (количество груза на единицу времени) или сроки выполнения работ в часах либо днях. Нормы погрузки-выгрузки или сроки могут быть предусмотрены договором, если не установлены транспортными уставами и кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Нарушение сроков погрузки-выгрузки (несоблюдение норм погрузо-разгрузочных работ) дает основания перевозчику взыскать с отправителя или получателя штраф (ст. 99 УЖТ, ст. 120 КВВТ, п. 141 УАТ).

Особенно детально регламентированы отношения перевозчика и грузовладельца, связанные со сроками погрузки-выгрузки и ответственностью за их несоблюдение, на морском транспорте. Они определяются соглашением сторон. При отсутствии такого соглашения применяются сроки, обычно принятые в портах погрузки-выгрузки. Такого рода обычаи кодифицируются и издаются в виде свода обычаев соответствующего порта.

На морском транспорте по окончании срока, в течение которого груз должен быть погружен-выгружен, называемого стальнойным временем (сталией), начинается

дополнительное время ожидания (контрсталийное время). За время ожидания судном окончания погрузки-выгрузки в течение контрсталии выплачивается специальная неустойка (демередж). Если же грузовые операции закончены досрочно (до истечения стальнойного времени), грузовладелец имеет право на получение от перевозчика вознаграждения (диспача). Размер демереджа и диспача определяется договором или ставками, обычно принятыми в соответствующем порту (ст. 130 - 133 КТМ).

При превышении контрсталийного времени судно переходит на сверхконтрсталию (детеншен). Задержка судна в течение детеншена влечет за собой обязанность грузовладельца по возмещению перевозчику всех вызванных этим убытков.

Если погрузка (выгрузка) груза входит в обязанности перевозчика, время, затраченное на грузовые операции, включается в срок доставки груза. Следовательно, ответственность за просрочку таких операций возможна, когда просрочка приводит к несоблюдению срока доставки груза.

Необходимыми элементами перевозки груза служат оформление на погруженный груз надлежащих документов и их передача перевозчику. Так, помимо документов, служащих формой договора, перевозчику в зависимости от рода и вида перевозимого груза иногда должны быть представлены удостоверение о качестве груза, ветеринарное свидетельство, инструкции о физико-химических свойствах груза и мерах предосторожности при его перевалке и т.п. После принятия к перевозке груз хранится перевозчиком бесплатно.

7. Одна из основных обязанностей перевозчика заключается в обеспечении сохранности вверенного ему груза. Устанавливая ответственность за нарушение этой обязанности, ГК (ст. 796) прежде всего называет виды такой несохранности - утрата, недостача, повреждение (порча) груза. Под утратой понимаются все случаи непередачи получателю груза безотносительно к ее причинам (гибель груза, его потеря, хищение, конфискация, выдача неуправомоченному лицу и т.п.). Недостача груза представляет любую частичную его утрату (сохранившаяся часть груза передается получателю). Повреждение - не что иное, как нарушение целостности предметов, составляющих груз. Порча понимается как изменение свойств груза, ведущее к его полному или частичному обесценению.

ГК определяет период ответственности перевозчика. Возможность ответственности

возникает после принятия груза к перевозке и до его выдачи получателю. Следовательно, перевозчик отвечает за груз и тогда, когда он принят к перевозке, но не погружен в транспортное средство (в вагоны, думпкары, цистерны, трюмы или другие грузовые помещения морского или речного судна, кузов автомобиля, грузовые отсеки самолета), а находится на складах, в пакгаузах, хранилищах перевозчика.

ГК устанавливает и основания ответственности перевозчика. Он несет ответственность, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Эта формулировка означает, что ответственность перевозчика основана на принципе вины. Примерно так же сформулированы основания ответственности перевозчика в транспортных уставах и кодексах (ст. 95 УЖТ, п. 1 ст. 117 КВВТ, ст. 118 ВК, п. 132 УАТ). В ст. 166 КТМ прямо указывается на отсутствие вины перевозчика, его работников или агентов.

Процесс установления отсутствия вины перевозчика предполагает прежде всего выявление того конкретного события или явления, которое вызвало несохранность груза. Ссылки на проявление перевозчиком должной заботливости о грузе вообще, т.е. вне связи с конкретными обстоятельствами, вызвавшими ущерб, недостаточны.

В транспортные уставы и кодексы (за исключением ВК) включены перечни обстоятельств, которые наиболее часто с учетом специфики деятельности каждого вида транспорта вызывают несохранность груза (ст. 95 УЖТ, ст. 166 КТМ, ст. 118 КВВТ, п. 132 УАТ). Эти перечни имеют примерный характер. При определенных условиях перевозчик может быть освобожден от ответственности и тогда, когда ущерб наступил вследствие обстоятельства, не предусмотренного в перечне. Следовательно, значение таких перечней сводится только к тому, что из общего круга обстоятельств, приводящих к ущербу, таким путем выделяются наиболее часто встречающиеся и тем самым устанавливаются известные ориентиры для определения направления исследования фактов.

Помимо выявления конкретного обстоятельства, вызвавшего несохранность груза, нужно убедиться и в том, что между этим фактическим обстоятельством (событием, явлением) и наступившим результатом существует необходимая причинная связь.

Третьей предпосылкой освобождения перевозчика от ответственности служит

проявленная им должная заботливость о грузе в связи с действием конкретной причины, способной вызвать несохранность груза. О такой заботливости можно говорить, во-первых, при полной непричастности перевозчика к возникновению вредных обстоятельств; во-вторых, при принятии им всех разумных мер по предотвращению их действия или устранению последствий.

Следует отметить одну важную особенность построения ответственности перевозчика за несохранность груза при морских перевозках в заграничном сообщении. КТМ неизвестны случаи безвиновной ответственности морского перевозчика. Но в Кодексе установлено исключение противоположного порядка - вина морского перевозчика не всегда влечет за собой его ответственность.

Согласно ст. 167 КТМ перевозчик не отвечает за несохранность груза, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что его утрата, недостача или повреждение произошли вследствие действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном.

Это положение известно как правило о навигационной ошибке. Навигационная ошибка указанных лиц - проявление вины работников морского перевозчика. Поскольку же перевозчик отвечает за действия и упущения своих работников как за собственные, законодатель, освобождая его от ответственности за навигационную ошибку, тем самым освобождает перевозчика от ответственности за ущерб, причиненный по его вине. Перспективы сохранения в российском праве правила о навигационной ошибке всецело зависят от судьбы этого правила в мировом торговом мореплавании. Отказ от применения этого правила в международной практике морского судоходства сделает его ненужным и в российском праве.

В ст. 796 ГК закреплен определенный подход к распределению между перевозчиком и грузовладельцем обязанностей по доказыванию по спорам о несохранности груза. ГК указывает, что перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Таким образом, в ГК установлена опровержимая презумпция вины перевозчика в несохранности груза после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю. Опровергнуть эту презумпцию и тем самым освободиться от ответственности за несохранность груза перевозчик может, доказав, что: ущерб вызван одним из конкретных природных событий или общественных явлений; между этим событием или явлением и несохранностью груза имеется необходимая причинная связь,

а перевозчиком в связи с действием этой причины проявлена должная заботливость о грузе.

В качестве общего правила распределения обязанностей по доказыванию по спорам о несохранности груза транспортные уставы и кодексы придерживаются такого же принципа (ст. 95 УЖТ, ст. 166 КТМ, ст. 118 КВВТ, п. 132 УАТ, ст. 118 ВК).

Но, признавая правильность такого подхода в качестве общего правила, транспортные уставы и кодексы, за исключением ВК, установили из него ряд существенных изъятий. В каждом из них (кроме ВК) названы обстоятельства, при которых бремя доказывания вины перевозчика в несохранности груза возлагается на грузовладельца. Так, согласно ст. 118 УЖТ такая обязанность лежит на грузовладельце в семи случаях (прибытие груза в исправном вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами и т.д.).

В других транспортных уставах и кодексах предусмотрено возложение на грузовладельца указанной обязанности в случаях доставки груза в место назначения в исправных транспортных средствах за исправными пломбами отправителя, в исправной таре (ст. 168 КТМ, ст. 118 КВВТ, п. 133 УАТ), перевозки груза в сопровождении представителя отправителя или получателя (ст. 168 КТМ, ст. 118 КВВТ, п. 133 УАТ), недостачи груза в пределах норм естественной убыли (ст. 118 КВВТ, п. 133 УАТ).

Применение указанных норм на практике подчас ставило грузовладельца в весьма затруднительное положение, так как он оказывался не в состоянии доказать вину перевозчика. С другой стороны, последний при указанных обстоятельствах попадал в условия полной безнаказанности за допущенную несохранность груза.

Нужно признать, что с введением в действие части второй ГК названные нормы полностью утратили силу. В ст. 796 ГК установлена презумпция виновности перевозчика, а каких-либо изъятий из этого положения в ГК не предусмотрено <\*>. Помимо того, согласно п. 2 ст. 401 ГК при нарушении обязательства отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство.

-----



<\*> Следует согласиться с мнением, ранее высказанным по этому поводу в правовой литературе (см.: Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель. М., 1996. С. 409. См. также: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй. М., 1997. С. 367).

Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в Постановлении от 12 ноября 1998 г. N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" также указал, что в предусмотренных в ст. 109 ТУЖД случаях железная дорога освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждения (порчу) груза при перевозке, "если они произошли, как указано в статье 796 ГК РФ, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело" (п. 21) <\*>.

-----

<\*> См.: ВВАС РФ. 1999. N 1. С. 16.

Еще более четко выражен подобный подход в Постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 9 февраля 1999 г. по иску АОО "Магаданметаллоторг" к АОО "Сахалинское морское пароходство", управлению Дальневосточной железной дороги, АОО "Челябинский трубопрокатный завод". Отменяя решение нижестоящих арбитражных судов об отказе в иске к перевозчику ввиду непредставления грузовладельцем доказательств вины перевозчика в недостатке груза, Президиум указал: суд не учел, что УЖТ применялся с учетом норм гл. 40 ГК, и решение следовало принимать исходя из положений ст. 796 ГК <\*>.

-----

<\*> См.: ВВАС РФ. 1999. N 5. С. 58 - 59.

Обязанность представить доказательства вины грузовладельца и возложение невыгодных последствий такого непредставления на перевозчика (железную дорогу) выражены и в Постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 1 августа 1995 г. по делу N 12/14 <\*>.

-----

<\*> См.: ВВАС РФ. 1995. N 12. С. 27 - 28.

В ГК сохранен принцип ограниченной ответственности перевозчика за ущерб, вызванный несохранностью груза. Ограничение ответственности выражается в том, что ущерб не возмещается перевозчиком в полном размере понесенных грузовладельцем убытков (ст. 15 ГК). Понесенный при перевозке груза ущерб возмещается в случае утраты или недостачи груза в размере стоимости утраченного или недостающего груза; в случае повреждения или порчи груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости; в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза (п. 2 ст. 796 ГК).

Стоимость утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза определяется по цене, указанной в счете продавца, или по цене, зафиксированной в договоре купли-продажи, поставки товара. Если счет продавца отсутствует или в

договоре не указана цена товара, следует исходить из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. При возникновении спора между сторонами вопрос о стоимости груза должен быть разрешен судом, который вправе назначить по делу соответствующую экспертизу.

Поскольку при необеспечении сохранности груза цель договора перевозки не достигнута, перевозчик наряду с возмещением грузовладельцу причиненного ущерба возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, поврежденного или испорченного груза, если эта плата не включена в стоимость груза.

ГК дифференцированно оценивает доказательственную силу документов, удостоверяющих факт несохранности груза и ее причины. При этом предпочтение отдается коммерческим актам, актам общей формы и другим документам, составленным с участием представителей как перевозчика, так и грузовладельца (отправителя или получателя). Если же какой-либо из этих документов составлен перевозчиком в одностороннем порядке, ему не может быть отдано предпочтение перед любыми другими письменными доказательствами. Он оценивается наряду с любыми другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя или получателя (п. 4 ст. 796 ГК).

8. После доставки груза в пункт назначения перевозчик обязан уведомить получателя о прибытии груза (ст. 34 УЖТ, п. 1 ст. 111 ВК, условия стандартных проформ рейсовых чартеров). Получатель должен принять прибывший в его адрес груз и вывезти его с территории железнодорожной станции, аэропорта, морского или речного порта, пристани в установленные сроки. В течение времени, определенного в договоре или в правилах перевозки груза транспортом соответствующего вида, перевозчик обязан бесплатно хранить груз. По окончании соответствующего срока за хранение груза взыскивается отдельная плата.

При несвоевременном вывозе груза по вине получателя плата за его хранение подлежит увеличению в несколько раз (ст. 43 УЖТ). Если груз не получен в течение предусмотренного в правилах перевозки груза срока хранения, он может быть реализован в установленном порядке (ст. 35 УЖТ, ст. 112 ВК).

Передача груза получателю закрепляется документально и удостоверяется подписью

последнего в соответствующей накладной или коносаменте. Только после этого договор перевозки груза может считаться прекращенным ввиду исполнения.

9. ГК сохранил для отправителя или получателя груза обязательность предъявления к перевозчику претензии до предъявления к нему иска, вытекающего из перевозки груза. Под претензией понимается письменное обращение к перевозчику с требованием о возмещении ущерба, вызванного несохранностью груза, об уплате штрафа в связи с неподачей транспортных средств и т.п. Порядок предъявления претензии по-прежнему регулируется правилами транспортных уставов и кодексов (п. 1 ст. 797 ГК).

Что же касается сроков предъявления претензии к перевозчику, то такие сроки в ГК не установлены. Более того, срок предъявления претензии выходит за пределы понятия порядка предъявления претензии (п. 1 ст. 797 ГК). Поэтому следует признать, что ГК не дает транспортным уставам и кодексам права установления подобных сроков. Следовательно, соответствующие правила в ныне действующих транспортных уставах и кодексах о сроках предъявления претензии к перевозчику (ст. 123 УЖТ - шесть месяцев; п. 163 УАТ - шесть месяцев; претензии об уплате штрафов и пеней - ст. 123 УЖТ - 45 дней, ст. 126 ВК - шесть месяцев) не отвечают ГК и потому не имеют юридической силы.

Таким образом, претензия может быть предъявлена в пределах годичного срока исковой давности (ст. 406 КТМ).

Право на предъявление иска к перевозчику возникает только при полном или частичном отказе удовлетворить претензию или неполучении от перевозчика ответа в тридцатидневный срок. ГК установил новый срок исковой давности в один год по всем требованиям, вытекающим из перевозки груза. Течение годичного срока начинается с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами (п. 3 ст. 797 ГК). Он понимается как момент полного или частичного отклонения претензии перевозчиком или окончания тридцатидневого срока, в течение которого перевозчиком не дан ответ на претензию.

В отличие от требований к перевозчику, вытекающих из перевозки груза, по искам перевозчика к грузовладельцам обязательный претензионный порядок не установлен. Следовательно, с иском такого рода перевозчик вправе обратиться непосредственно в суд или арбитражный суд. На иски перевозчика к грузовладельцам, вытекающие из перевозки груза, распространяется годичный срок исковой давности, установленный в п.

3 ст. 797 ГК.

10. От договора перевозки груза (ст. 785 ГК) принципиально отличается договор об организации перевозок (ст. 798 ГК). Последний может быть заключен перевозчиком и грузовладельцем при наличии между ними устойчивых связей, обусловленных систематическими перевозками грузов в течение более или менее длительного периода.

Договоры об организации перевозок (на практике их именуют долгосрочными, годовыми, навигационными, "генеральными") могут быть заключены на время навигации, на год или на больший срок. В таком договоре в первую очередь устанавливаются общие для всех предстоящих разовых отправок грузов условия организации перевозок. Эти условия могут вытекать из особенностей конкретной обстановки, в которой осуществляются перевозки, или определяться особенностями перевозимых грузов.

В нем могут быть определены формы конкретизации обязанностей по предъявлению груза и подаче транспортных средств (акцептование перевозчиком заявок или заказов отправителя, сроки подачи таких заявок или заказов), порядок расчетов между сторонами и другие условия организации перевозки. Но в договоре об организации перевозок не определяются количество груза, который должен быть перевезен в результате одноразовой отправки, сроки подачи транспортных средств и предъявления груза для каждой отправки, размер платы за конкретную перевозку груза и т.д. В нем могут быть определены лишь общие объемы груза, подлежащего перевозке в течение обусловленного периода (навигации, года, трех или пяти лет и т.п.), и установлены меры ответственности за невыполнение перевозок груза в этом объеме в целом по итогам обусловленного в договоре периода.

Основанием ответственности сторон за неосуществление разовой перевозки в каждом случае будет служить конкретный договор перевозки груза. Подобная ответственность наступает для сторон безотносительно к тому, был ли ими заключен договор об организации перевозок. Таким образом, этот договор представляет собой самостоятельную гражданско-правовую сделку, не совпадающую по значению и правовым последствиям с договором о конкретной перевозке груза.