

УДК 346

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**Т.П. ГОЛУБЕВА***(Академия управления при Президенте Республики Беларусь, Минск)*

Обосновывается актуальность проблемы исследования договора железнодорожной перевозки грузов. Показано соотношение автономии воли сторон и императивных норм в данном договоре. Общий обзор международных и национальных правовых актов по железнодорожным грузоперевозкам. Специфика ответственности участников перевозочного правоотношения при возникновении происшествий на железнодорожном транспорте. Нормальная организация деятельности железнодорожного транспорта в Республике Беларусь в современных условиях имеет огромное значение, при этом немаловажна оптимизация нормативного регулирования перевозочного правоотношения, в том числе в части гражданско-правовой ответственности его участников, позволяющего наиболее полно осуществить защиту их прав в ситуации, вызванной железнодорожным происшествием.

Введение. Конкретные правоотношения, вытекающие из железнодорожной перевозки грузов, имеют в своей основе заключенный договор на осуществление перевозки грузов железнодорожным транспортом. Детальная правовая регламентация условий данного договора имеет существенное значение, так как именно от его содержания ставятся в зависимость многие обстоятельства, в том числе связанные с возмещением ущерба, причиненного в случае возникновения железнодорожного происшествия.

В белорусской и зарубежной литературе проблемам, касающимся правоотношений, связанных с железнодорожной перевозкой грузов, уделяется определенное внимание, данной теме посвящаются отдельные научные статьи, однако, в частности, вопросы об ответственности проработаны недостаточно, хотя необходимость их детального изучения, подтверждающая **научную новизну** данного исследования, обусловлена не только высокой значимостью правоотношений по грузоперевозкам для национальной экономики Республики Беларусь в целом, но и определяется их **практической значимостью** при осуществлении правовой защиты имущественных интересов конкретных субъектов хозяйствования, являющихся участниками вышеуказанных правоотношений.

Недостаточная проработанность доктрины в хозяйственных судах Республики Беларусь по основаниям возникновения гражданских прав и обязанностей как для сторон в договоре перевозки, так и для иных лиц, права которых затрагиваются в указанных правоотношениях, обуславливает необходимость уяснения специфики перевозочных правоотношений и решения уже на стадии заключения договора вопроса о подлежащей применению в той или иной ситуации гражданско-правовой ответственности. Рассмотрение этих вопросов в свете действующих нормативных актов Республики Беларусь, международных соглашений с ее участием и практики их применения является целью данной статьи.

Основная часть. Как любой гражданско-правовой договор, договор железнодорожной перевозки грузов имеет в основе автономную волю сторон, и является основанием возникновения взаимных обязательств между данными сторонами. Но при этом необходимо иметь в виду, что автономия воли сторон договора не является неограниченной. Статья 392 Гражданского кодекса (ГК) устанавливает, что **договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам (императивным нормам)**, установленным нормативными правовыми актами, действующими в момент его заключения [1].

Специфичность норм транспортного права заключается в **предоставлении сторонам договора в сравнении с другими гражданско-правовыми нормами гораздо меньшей свободы**, существенно ограниченной нормами национального законодательства и международных соглашений. В то же время нельзя говорить о полном отсутствии автономии воли сторон, так как она является неотъемлемой составляющей договорных отношений в рыночной экономике.

В первую очередь в договорном праве автономия воли выражается в свободе конкретных лиц в заключении договора. Статья 391 белорусского и статья 421 российского ГК закрепляют, что какое бы то ни было понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена законодательством или добровольно принятым самими сторонами обязательством [2].

Вместе с тем для сторон договора перевозки указанное положение применяется неодинаково. Так, владелец груза свободен в выборе вида перевозки и контрагента для заключения договора, что гарантируется ему общими принципами национального законодательства и международного права. К примеру, статья 3 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов закрепляет, что «ничто не затрагивает право грузоотправителя выбирать между смешанной перевозкой и перевозкой, осуществляемой на отдельных этапах различными видами транспорта» [3].

У железной дороги, являющейся массовым маршрутным перевозчиком и организующей свою работу по определенным ей самой маршрутам и графикам движения, напротив, отсутствует свобода в принятии решения о выборе контрагента и заключении или не заключении с ним договора перевозки.

Так, согласно статье 2 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного Постановлением Совета Министров от 02.08.1999 № 1196 (в редакции постановления от 03.09.2007 г. № 1134, с последующими изменениями и дополнениями) (далее – Устав), одной из главных задач железнодорожного транспорта является обеспечение во взаимодействии с другими видами транспорта потребностей экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах [4].

Таким образом, характер деятельности железной дороги как перевозчика предполагает наличие у нее неограниченного не индивидуализированного количества клиентов, пользующихся ее услугами, что позволяет отнести договор железнодорожной перевозки к **публичным договорам**, особенность которого – обязанность железной дороги как коммерческой организации, занимающейся перевозочной деятельностью на основе заранее опубликованных тарифов, заключать соответствующие договоры с каждым обратившимся, при условии соблюдения этим лицом установленных нормативных предписаний. Более того, дорога не вправе оказывать предпочтение одному грузовладельцу перед другим в отношении заключения договора перевозки.

Законодательное ограничение принципа свободы договора в сфере деятельности железнодорожного транспорта обусловлено прежде всего особой значимостью железнодорожных перевозок, спецификой работы данного вида транспорта и осуществления перевозочного процесса: массовостью операций при осуществлении перевозки, единством транспортно-технологических процессов, интересами безопасности движения поездов и предотвращения железнодорожных происшествий, единообразием в понимании и применении правовых норм в разных государствах.

Гражданский кодекс является кодифицированным нормативным правовым актом и в сфере регулирования железнодорожных перевозок грузов включает в себя принципиальные положения, определяющие **систему правового регулирования** соответствующих гражданско-правовых отношений.

Документами, регламентирующими железнодорожные перевозки грузов и действующими на территории Беларуси, являются Законы Республики Беларусь от 06.01.1999 г. «О железнодорожном транспорте», от 06.01.2001 г. «О перевозке опасных грузов» и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 1951 года (далее – СМГС), к которому наша страна присоединилась Постановлением Совета Министров от 06.10.1993 г. № 676 «О присоединении Республики Беларусь к Соглашению о международном железнодорожном пассажирском и грузовом сообщении».

Более детальная регламентация отношений по внутриреспубликанским перевозкам содержится в уже упомянутом Уставе, Правилах железнодорожной перевозки грузов, утвержденных Министерством путей сообщения СССР 21.09.1965 г. по согласованию с Госарбитражем СССР, а также в Правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных Приказами Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31.03.2008 г. № 40 и от 21.04.2008 г. № 58.

Преобладающая в настоящее время концепция относительно рассматриваемого договора исходит из того, что основной целью деятельности транспортных организаций является предоставление клиентам транспортных услуг и относит рассматриваемый договор к договорам об оказании услуг. Подобная позиция преобладает в белорусской юридической науке – к примеру, В.С. Каменков указывает, что предметом договора перевозки является услуга по доставке и выдаче уполномоченному лицу вверенного отправителем груза [5, с. 49].

Анализируя данную проблему, белорусские авторы Е. Куделько и А. Суховерко предполагают, что «договор железнодорожной перевозки груза – особое обязательственное отношение, порождаемое в подавляющем большинстве случаев договором купли-продажи как актом планирования перемещения грузов в пространстве от одного лица к другому». На этом основании, по мнению этих исследователей, его следовало бы выделить в особую группу самостоятельных договоров, подчиненных нормам института транспортного права, но с учетом тех элементов правовых норм, действующих в отношении договоров купли-продажи, которые не нашли своего отражения в транспортном праве [6, с. 24].

Вместе с тем следует заметить, что на практике **договора, заключаемые предприятиями железной дороги с клиентами, как правило, носят комплексный характер** и содержат в себе как элементы договора перевозки, так и условия об оказании иных дополнительных услуг, связанных с перевозкой.

Данные договора отличает специфика статуса предприятий Белорусской железной дороги, которая проявляется в том, что, несмотря на коммерческий характер деятельности, они находятся в собственности государства и в силу статьи 3 Закона Республики Беларусь от 16.12.2002 г. «О естественных монополиях» сфера их деятельности отнесена к естественным монополиям [7].

Ограничение свободы договора перевозки национальным законодателем особенно ярко проявляется в вопросах **регулируемого гражданско-правовой ответственности**.

Так, договоры перевозки в области установления ответственности должника за неисполнение своих обязательств существенно отличаются от иных договоров об оказании услуг. К примеру, в договоре перевозки кредитор-грузовладелец не обязан доказывать факт неисполнения либо ненадлежащего исполнения должником-перевозчиком своего обязательства, так как этот факт налицо – неполучение уполномоченным лицом груза, переданного перевозчику для перевозки, в сохранности. По общему правилу, **вина перевозчика в неисполнении либо ненадлежащем исполнении договора перевозки презюмируется**. При внутривнутриреспубликанских железнодорожных перевозках данная норма закрепляется в пункте 113 Устава, указывающей, что «предприятия Белорусской железной дороги несут имущественную ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, произошедшие после принятия груза к перевозке до выдачи его грузополучателю, если не докажут, что несохранность груза произошла вследствие обстоятельств, которые они не могли предотвратить и устранение которых от них не зависело» [4].

Иными словами, **бремя доказывания отсутствия нарушения перевозчиком своих обязательств по договору перевозки лежит на самом перевозчике**. И, соответственно, для взыскания с последнего убытков кредитор-грузовладелец не обязан доказывать факт нарушения перевозчиком своих обязательств по выполнению в пользу грузовладельца действий по перевозке.

В ситуации железнодорожного происшествия теснейшим образом переплетаются как обязательства из причинения вреда, так и обязательства, вытекающие из договора перевозки грузов, так как само такое происшествие может повлечь нарушение и тех, и других обязательств, тесно связанных между собой. Вместе с тем, несмотря на комплексность применения, следует их четко разграничивать, отделяя само возмещение причиненного ущерба от штрафных санкций за невыполнение обязательств, принятых на себя сторонами вследствие заключения договора железнодорожной перевозки грузов.

Особенностью, характерной для обоих типов обязательств, является их **императивный характер и минимальное участие самих сторон в регулировании** соответствующих правоотношений. Согласно статье 747 ГК и пункту 134 Устава, любые соглашения предприятий железной дороги с грузовладельцами об ограничении или устранении ответственности, установленной законодательством, признаются ничтожными, кроме случаев, когда заключение подобных соглашений допускаются самим законодательством, к примеру, пунктом 66 Устава, когда вследствие особых обстоятельств перевозка отдельных грузов не может быть осуществлена на основании действующих правил.

В отдельных нормах предусмотрена нормативными документами материальная ответственность носит комплексный характер – установлено обязательство по возмещению причиненного ненадлежащими действиями ущерба, а также, сверх ущерба – штрафных санкций. Так, за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона (п. 126 Устава) грузоотправитель несет ответственность в виде уплаты штрафа в размере пятикратного тарифа за перевозку данного груза с возмещением убытков в случаях железнодорожных происшествий, возникших вследствие перегруза. Аналогичная норма имеется в пункте 3 статьи 12 СМГС [8].

К примеру, в претензионном порядке урегулирован спор между отделением Белорусской железной дороги и ОАО «М» по факту допущения последним перегруза нефтепродуктов в подававшиеся ему на подъездной путь вагоны – цистерны грузоподъемностью 60 тонн каждая. Общая масса превышения грузоподъемности перегруза 7 вагонов составила 3 305 кг, и в связи с тем, что это создавало реальную угрозу безопасности движения поездов, в целях предотвращения которой железнодорожная станция была вынуждена осуществить дополнительные работы – уборка вагонов с фронта погрузки, подач их на весы, расформирование состава, подача под отлив.

Повышенный размер ответственности обусловлен серьезной опасностью подобных действий и выполнением ею помимо компенсационной еще и превентивной функции во избежание подобных нарушений в будущем. К примеру, по взрывчатым, легковоспламеняющимся, радиоактивным, ядовитым и другим опасным грузам предусмотрена особая обязанность грузоотправителя – подготовить эти грузы таким образом, чтобы обеспечивались их транспортабельность, безопасность движения, сохранность груза, транспортных средств и контейнеров при перевозке. Согласно пункту 9 «Правил безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом по территории Республики Беларусь», утвержденных Постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям от 20.10.2004 г. № 34: «В случае невыполнения, ненадлежащего выполнения своих обязанностей грузоотправитель несет ответственность, в том числе перед перевозчиком, в соответствии с законодательством Республики Беларусь за возникшие по его вине транспортные происшествия, загрязнение, заражение окружающей среды, перерывы в движении поездов и возмещает расходы, связанные с ликвидацией последствий этих ситуаций» [9].

Говоря об **имущественной ответственности железной дороги**, следует заметить, что она также носит двойственный характер и может выступать в виде ответственности за причинение имущественного вреда (внедоговорной) и ответственности за нарушение своих договорных обязательств по железнодорожной перевозке грузов. Однако разграничить, к какому конкретно виду относится та или иная ответственность, может быть еще сложнее, чем по грузоотправителям и грузополучателям. Наиболее тесно обя-

зательства переплетаются на примере **ответственности за груз, принятый железной дорогой к перевозке и поврежденный (уничтоженный) вследствие железнодорожного происшествия.**

В соответствии со статьей 750 ГК и статьей 113 Устава перевозчик несет ответственность за несохранность груза, произошедшую после его принятия к перевозке и до выдачи грузополучателю или уполномоченному лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, предотвратить которые перевозчик был не в состоянии и устранение которых от него не зависело, к примеру, вследствие особых естественных свойств груза, недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при приеме груза, и т.п.

Такое положение дел предполагает, что грузополучатель (грузоотправитель), предъявляя в суд иск к перевозчику, должны будут представить доказательства принятия перевозчиком груза к перевозке, а также документально подтвердить сам факт несохранности груза. Перевозчику же будет важно доказать свою невиновность в том, что сохранность груза при перевозке не была обеспечена, либо наличие обстоятельств, которые могут послужить основанием для освобождения его от ответственности [10, с. 47].

Закключение. Как видно из проанализированных норм, если обязательства из причинения вреда предполагают его полное возмещение, то ответственность за невыполнение обязательств по перевозке имеет множество оговорок и ограничений и многое зависит от того, какая норма будет применена – регламентирующая договор перевозки либо обязательства из причинения вреда. Полагаем, что в данной ситуации действует правило приоритета специальной нормы над общей и применению подлежат именно нормы из договора перевозки, закрепленные в Гражданском кодексе Республики Беларусь и Устава, а при международных перевозках – в СМГС как международно-правовом акте, стоящем выше национального законодательства.

Таким образом, ответственность предприятий железной дороги, а также грузоотправителей, грузополучателей при причинении вреда вследствие железнодорожного происшествия, невзирая на наличие между сторонами договорных взаимоотношений, связанных с перевозкой, носит наиболее ярко выраженный императивный характер. Это обусловлено двойственностью статуса железнодорожного предприятия, – с одной стороны, как полноправного субъекта хозяйствования, с другой – как естественной монополии государства на данный вид услуг, неразрывно связанной с обладанием специфичным видом материальных активов – железнодорожным транспортом, представляющим особую социальную значимость и вместе с тем особую опасность для окружающих, и потому требующим неукоснительного соблюдения определенных норм и правил, закрепленных нормативными документами.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гражданский кодекс Республики Беларусь: Кодекс Респ. Беларусь от 11 июня 1964 года с посл. изм. и доп. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2001. – № 91. – 2/744.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации: Кодекс Российской Федерации от 21 окт. 1994 года с посл. изм. и доп. // Юрид. справ.-информ. система Юсиас: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / СООО «ИПА Регистр». – Минск, 2008.
3. О международных смешанных перевозках грузов: Конвенция ООН (КСП) // Юрид. справ.-информ. система Юсиас: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / СООО «ИПА Регистр». – Минск, 2008.
4. Устав железнодорожного транспорта общего пользования: Постановление Совета Министров от 2 авг. 1999 года № 1196, с изм. и доп. от 03 сент. 2007 года № 1134. – Минск: Тесей, 2007. – 95 с.
5. Каменков, В.С. Существенные условия договора перевозки / В.С. Каменков, А.В. Каменков // Бюл. нормативно-правовой информ. Юрид. мир. – 2007. – № 10. – С. 49 – 54.
6. Куделько, Е. Грузоперевозки: Есть мнение. Правовая природа договора международной перевозки грузов: новый взгляд на проблему / Е. Куделько, А. Суховерко // Бюл. нормативно-правовой информ. – 2001. – № 40. – С. 17 – 24.
7. О естественных монополиях: Закон Респ. Беларусь от 16 дек. 2002 года № 162-3 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2003. – № 1. – 2/911.
8. О международном железнодорожном грузовом сообщении: соглашение 1951 года // Юрид. справ.-информ. система Юсиас: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / СООО «ИПА Регистр». – Минск, 2008.
9. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом по территории Республики Беларусь: Постановление М-ва по чрезвычай. Ситуац. Респ. Беларусь от 20.10.2004 г. № 34 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь, – 2004. – № 175. – 8/11640.
10. Короткевич, Д. Ответственность железной дороги при международных грузовых перевозках / Д. Короткевич // Юрист. – 2006. – № 6. – С. 46 – 49.

Поступила 02.03.2009