

Перевозка товаров железнодорожным транспортом: основные риски

03.02.2017

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

СТАТЬИ



Наталья Коновалова,
руководитель судебной практики Eterna Law

Договор перевозки — простой институт, хорошо проработанный в российском законодательстве, перестает быть таковым, если перевозчик по какой-либо причине не исполнил свое обязательство, например, повредил или утратил груз. В этом случае пострадавшая сторона сталкивается со сложностями как на стадии претензионного порядка в связи с устоявшейся практикой необоснованного возврата перевозчиком претензий, так и на стадии судебного разбирательства. В большинстве споров суды встают на сторону перевозчика и освобождают его от ответственности, если возможность предотвращения утраты груза неочевидна.

Встречались ли в вашей практике сложности, связанные с претензионным или судебным порядком разрешения споров с перевозчиком? Мы будем благодарны, если вы ответите на несколько коротких вопросов. Для того, чтобы пройти опрос, нажмите на [ссылку](#).

Нарушение перевозчиком претензионного порядка

В соответствии со ст. 124 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее — УЖТ РФ) «перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение тридцати дней со дня получения претензии. При частичном удовлетворении или отклонении перевозчиком претензии заявителя в уведомлении перевозчика должно быть указано основание принятого им решения со ссылкой на соответствующую статью УЖТ. В таком случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю».

В настоящее время сложилась порочная практика в нарушение ст. 124 УЖТ РФ: в отсутствие хотя бы одного документа, приложенного к претензии, перевозчик не отказывает в удовлетворении изложенных в ней требований, а возвращает ее. В этом случае считается, что не соблюден претензионный порядок, а значит, исковое заявление подлежит возвращению либо оставлению без рассмотрения (подп. 5 ч. 1 ст. 129, п. 2 ч. 1 ст.

48 АПК РФ/ См.: Определение ВАС РФ от 28.09.2012 № ВАС 12490/12 по делу № А40-99551/2011-104-819.) Обращаем внимание, что в 2015 г. в Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее — СМГС) были введены положения (ст. 46 «Претензии», которое предоставляет перевозчику право возратить претензию в указанных в СМГС случаях: предъявление единой или отдельной претензии по нескольким отправлениям и приложение полного комплекта необходимых документов. Последствием возврата претензии является несоблюдение претензионного порядка и отсутствие права на предъявление иска), которые узаконивают возврат претензии, лишая заявителя права на судебную защиту. Соответствующая практика уже имеется (дело № А40-7107/16).

Тем не менее данная проблема решается путем представления доказательств, свидетельствующих о соблюдении истцом претензионного порядка и о недобросовестном поведении перевозчика. Другим способом решения проблемы претензионного порядка является вступление в дело третьего лица, заявляющего самостоятельные требования. Так, ООО «Артис-агро Экспорт» обратилось к ОАО «РЖД» (Дело № А40–41930/14) с требованием возместить убытки, понесенные в связи с утратой и повреждением груза, принятого по договору перевозки железнодорожным транспортом. Перевозчик несколько раз возвращал претензию заявителю, несмотря на соблюдение требований закона и приложение всех необходимых документов. Мы поставили задачу — доказать соблюдение претензионного порядка и нивелировать риски с помощью ч. 2 ст. 50 АПК РФ: «третьи лица, заявляющие самостоятельные требования относительно предмета спора, пользуются правами и несут обязанности истца, за исключением обязанности соблюдения претензионного или иного досудебного порядка урегулирования спора, если это предусмотрено федеральным законом для данной категории споров или договором». Владелец груза выступил в качестве истца, грузополучатель — в качестве третьего лица, заявляющего самостоятельные требования. В результате суд подтвердил факт соблюдения претензионного порядка и удовлетворил заявленные в иске требования грузополучателя.

Возмещение убытков, понесенных при перевозке груза

В соответствии со ст. 95 УЖТ РФ «перевозчик несет ответственность за несохранность груза, грузобагажа после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам, в частности вследствие: причин, зависящих от грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя); особых естественных свойств перевозимых груза, грузобагажа; недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза, грузобагажа при приеме груза, грузобагажа для перевозки, либо применения тары,

упаковки, не соответствующих свойствам груза, грузобагажа или принятым стандартам, при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути; сдачи для перевозки груза, грузобагажа, влажность которых превышает установленную норму».

В практике применения положения ст. 95 УЖТ РФ сформировался подход, согласно которому профессиональный перевозчик, не исполнивший или ненадлежащим образом исполнивший обязательство, являясь субъектом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, несет гражданско-правовую ответственность независимо от наличия вины и может быть освобожден от нее лишь в силу обстоятельств, предотвращение и устранение которых от него не зависело (Постановления Президиума ВАС России от 11.06.2013 № 8359/12, от 20.03.2012 № 14316/11, от 20.10.2010 № 3585/10.).

Для того чтобы проиллюстрировать подход судебной практики, введем условную классификацию вины (см. рисунок)

Условная классификация вины

Суд однозначно указывает на отсутствие вины

и взыскивает убытки с перевозчика при форс-мажоре (см. блок 4 рис.). Однако понятие «форс-

мажор» разные суды трактуют по-разному. Например, по вопросу о том, отвечает ли перевозчик за утрату груза в результате акта терроризма, есть две позиции.

Позиция 1. Нет, не отвечает. В деле ОАО «НК «Роснефть» vs. ОАО «РЖД» (Постановление ФАС Московского округа от 07.10.2005 № КГ-А40/9711-05) суд установил, что взрыв под локомотивом состава, перевозившего цистерны с нефтепродуктами, произошел вследствие террористического акта. По данному факту возбудили уголовное дело. В результате взрыва были повреждены цистерны с нефтью. Суд решил, что надлежащее исполнение договора перевозки груза оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы (взрыва), которую перевозчик не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам. Отсутствие вины перевозчика в причинении убытков служит основанием

для его освобождения от ответственности.

Позиция 2. Да, отвечает. В деле ОАО «НК «Лукойл» vs. ФГУП СКЖД Постановление ФАС Северо-Кавказского округа от 13.06.2002) установлено, что в цистерне было размещено взрывное устройство. Обязанность по сопровождению и охране груза лежала на перевозчике. Поскольку железная дорога не представила доказательств того, что не могла предотвратить взрыв, уничтоживший груз, суд обоснованно взыскал с перевозчика стоимость утраченного груза в соответствии со ст. 110 УЖД РФ.

Случаи однозначной ответственности перевозчика — наличие умысла (см. блок 1 рис.) или неосторожности. Например, ответственность наступает за неосторожные действия сотрудника, нарушившего правила управления подвижным составом (см. блок 2 рисунка), данный случай был рассмотрен в деле № А40–41930/14.

Что касается спорной ситуации в которой перевозчик не имел полномочий на установление факта (например, обнаружение взрывного устройства), однако мог его установить и предотвратить неблагоприятные последствия (см. блок 3 рис.), то мы полагаем, что перевозчик должен отвечать, как профессиональный участник рынка, к которому предъявляются повышенные требования.

Однако однозначный вывод возможен не в каждом деле. Это зависит от обстоятельств дела, доказательственной базы, сложившегося подхода суда к рассматриваемому эпизоду. Данные процессы характеризуются множественностью исков о возмещении убытков, предъявляемых перевозчику сторонами договоров перевозки.

Дело ТОО «Agromean» vs. ОАО «РЖД» (Дело № А40–41293/15.)

В результате крушения поезда был утрачен груз, принадлежавший истцу — компании ТОО «Agromean» (Казахстан). Установлено, что причиной схода состава с рельсов послужил излом боковой рамы одного из вагонов. Согласно экспертному заключению лицо, отвечавшее за допуск вагонов к перевозке, не могло заметить трещину, поскольку она находилась в невидимой для осмотра вагонов зоне. Несмотря на то, что были представлены и иные доказательства, опровергающие выводы экспертизы, суд принял такое

же решение, которое принимается в основной массе аналогичных дел, — отказать в удовлетворении требований истца в связи с тем, что обнаружение дефекта не входило в компетенцию перевозчика и не могло быть установлено им. В этой связи суд решил, что собственник вагона, из-за которого случился сход подвижного состава (ООО «МНОС»), обязан был нести бремя по его ремонту и обслуживанию, а значит, должен компенсировать возникшие убытки.

ОАО «РЖД» обратилось к собственнику вагона — ООО «МНОС» (Дело № А40-71000/2016) с требованием компенсировать убытки, причиненные сходом вагона с рельсов. В указанном деле суд установил, что приемка вагонов — обязанность ОАО «РЖД». Перевозчик, отвечающий за техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, мог установить наличие трещины, а значит, собственник не виновен. Таким образом, по одному эпизоду сложилась коллизия вступивших в силу судебных решений с двумя взаимоисключающими выводами. В результате убытки пострадавшим лицам так и не были возмещены.

Для установления вины перевозчика или третьего лица важен сбор доказательственной базы, включая анализ функционала персонала перевозчика, пределы его ответственности, проведение независимой технической экспертизы, которая установит, можно ли было обнаружить и предотвратить причину возникновения неблагоприятных последствий, выстраивание наиболее эффективной тактики защиты для установления надлежащего ответчика.

Как защитить свои права если вы — владелец груза, но не грузоотправитель / получатель?

Положения ст. 120 УЖД РФ и п. 2 ст. 797 ГК РФ ограничивают круг лиц, которые могут обратиться с требованием к перевозчику. В частности, обратиться с требованием об утрате груза может грузополучатель (получатель) или грузоотправитель (отправитель) (далее — отправитель / получатель) и страховщик. Принято считать, что именно владелец груза является отправителем /получателем (например, когда он выступает стороной договора купли-продажи). Однако на практике это зачастую не так: сделки и переход права

собственности могут совершаться в момент перевозки груза из точки отправления в точку получения. Получателем также может выступать третье лицо, например, обеспечивающее перевалку груза (администрация порта, агенты и пр.). Из-за того, что собственник может и не быть отправителем / получателем, в случае утраты груза он лишен права на защиту в соответствии с положениями Устава железнодорожного транспорта.

Решить данную проблему представляется возможным двумя путями: обращением с иском из деликтных правоотношений или из договора перевозки либо хеджированием рисков страхованием у надежного страховщика. Более подробно о способах нивелирования рисков и минимизации убытков мы расскажем на [бизнес-завтраке, который состоится 14 февраля 2017 г. в Москве.](#)

Статья была опубликована в Legal Insight. 2017. №1.

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

СТАТЬИ