

Министерство путей сообщения Российской Федерации  
Дальневосточный государственный университет путей сообщения

Кафедра “Станции, узлы, технология

грузовой и коммерческой работы”

В.А. Телегина

# **ДОГОВОРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ГРУЗОВ**

Учебное пособие

Хабаровск

2000

Рецензенты: Кафедра “Грузовой и коммерческой работы” Московского государственного университета путей сообщения кандидат технических наук, доцент *В.Н. Новиков*

Начальник претензионного отдела службы грузовой и коммерческой работы ДВЖД *Т.А. Лещенко*

В учебном пособии рассматриваются вопросы правоотношений перевозчиков и грузовладельцев, а также перевозчиков между собой при выполнении смешанных перевозок грузов. Дается понятие о правовой основе транспортных отношений, видах и формах транспортных договоров. Права, обязанности и ответственность сторон, а также порядок разрешения споров рассмотрены на примере железнодорожных перевозок грузов.

Учебное пособие предназначено для студентов специальностей “Организация перевозок и управление на транспорте”, “Коммерция на транспорте”, “Экономика транспорта”, изучающих дисциплину “Основы транспортного права”, может быть использовано в практической деятельности работников железнодорожного транспорта.

# **ОГЛАВЛЕНИЕ**

## ВВЕДЕНИЕ

### 1. ПРАВОВАЯ ОСНОВА ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

### 2. ВИДЫ ТРАНСПОРТНЫХ ДОГОВОРОВ

### 3. ПРАВООТНОШЕНИЯ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

#### 3.1. Характеристика договора перевозки грузов

#### 3.2. Форма договоров перевозки грузов

#### 3.3. Права и обязанности сторон по договору перевозки груза

#### 3.4. Ответственность сторон по договору перевозки

#### 3.5. Особенности договорных отношений при перевозках грузов в прямых смешанных сообщениях

### 4. РАССМОТРЕНИЕ СПОРОВ ПО ПОВОДУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

#### 4.1. Претензии к транспортным организациям

#### 4.2. Порядок предъявления исков

#### 4.3. Порядок расчетов по претензиям и искам

## Приложения

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

## **ВВЕДЕНИЕ**

Транспорт, предназначенный для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, является инфраструктурой, созданной для удовлетворения потребностей государства и населения в перевозках.

Система транспортных отношений включает:

- отношения по планированию перевозок (в той мере, в какой на различных видах транспорта сохранилась разработка планов перевозок);
- отношения по организации перевозок, предшествующие сдаче груза для перевозки и имеющие целью установить порядок подачи транспортных средств и предъявления грузов для перевозки;
- отношения непосредственно по транспортировке переданного перевозчику груза из пункта отправления в пункт назначения;
- отношения, связанные с оказанием клиенту различного рода транспортно-экспедиционных и иных, связанных с перевозками, операций и услуг;
- отношения между транспортными организациями разных видов транспорта при выполнении прямых смешанных перевозок.

Особое место во взаимодействии железнодорожного транспорта и предприятий занимают отношения, связанные с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей.

Как и любая другая сфера производственной деятельности, перевозки грузов и пассажиров регулируются правовыми нормами, определяющими правоотношения сторон – участников перевозочного процесса. От того, насколько хорошо участники перевозочного процесса знают свои права, обязанности и ответственность, зависит степень риска в транспортных отношениях, который присущ любой деятельности. К примеру, для грузовладельцев – это риск потерять груз или получить его испорченным, или позднее установленных сроков; для перевозчиков – не получить провозную плату за выполненную перевозку или понести потери в виде выплаченных штрафов при нарушении условий перевозки.

Сложность и многообразие транспортных отношений выделяет их среди других хозяйственных отношений в раздел транспортного законодательства, рассмотрению основных вопросов которого и посвящена эта работа.

## **1. ПРАВОВАЯ ОСНОВА ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

Нормы права, регламентирующие деятельность транспорта и содержащиеся в нормативных актах, составляют транспортное законодательство. Общие положения о перевозках включены в “Основы гражданского законодательства”. Перевозке посвящена глава 40 ст. 784–797 Гражданского кодекса (далее – ГК), а транспортной экспедиции – глава 41 ГК (ст. 801–806).

Кроме того, отдельные положения транспортного права регулируются главой 47. Хранение – главой 48. Страхование – главой 59. Обязательства вследствие причинения вреда и др.

Таким образом, транспортное право как часть хозяйственного права в той мере, в какой содержит нормы гражданского права, входит составной частью в общую систему гражданского законодательства и не может противоречить ее основным положениям.

Однако правовое регулирование в ГК отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, значительно отличается от регламентации иных видов договорных обязательств. Так, положениям, регламентирующим столь сложные отношения как перевозки, в ГК отводится всего 14 статей, в то время как договору аренды, например, – 65, а договору купли-продажи – 113. Объясняется это тем, что взаимоотношения грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей традиционно детально регулируются специальными законами – транспортными уставами и кодексами.

В соответствии с Конституцией РФ и ГК все транспортные уставы и кодексы должны быть приняты на уровне федерального закона РФ (п. 2, ст. 784 ГК). В настоящее время в Российской Федерации действуют следующие транспортные уставы и кодексы: Кодекс торгового мореплавания Союза ССР, утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 г. (далее – КТМ); Воздушный кодекс РФ от 19.03.97 г. (далее – ВК); Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. № 12 (далее – УАТ); Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. (далее – УВВТ); Транспортный устав железных дорог – федеральный закон РФ от 8 января 1998 г. (далее – ТУЖД). Следует назвать также и федеральный Закон о железнодорожном транспорте от 25 августа 1995 г.

Как видно, к настоящему времени только железнодорожный и воздушный транспорт имеют новые специальные законы, а все остальные сохраняют свое действие на территории России с учетом правил, предусмотренных статьей 4 Федерального закона “О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации”, впредь до принятия и введения в действие новых федеральных транспортных уставов и кодексов. Необходимость же в их разработке назрела в связи с переходом экономики страны к новым рыночным отношениям, а также в связи с введением в действие нового Гражданского кодекса.

Сложность и многообразие транспортных отношений обуславливают характерную особенность транспортного законодательства – его комплексный характер. Трудовое законодательство охватывает правовые нормы, регулирующие планирование, организацию перевозок, собственно транспортировку грузов, пассажиров и багажа, экспедиционное обслуживание

и др., поэтому даже такие специфические нормативные акты, как транспортные уставы и кодексы не могут охватить всех особенностей правоотношений по перевозкам. Этим вызвана необходимость издания подзаконных документов, к которым относятся Правила перевозок грузов и пассажиров, Технические условия погрузки и крепления грузов, Правила перевозок экспортных и импортных грузов, Правила перевозок грузов в прямых смешанных сообщениях, Тарифные руководства и другие.

Указанные нормативно-правовые акты разрабатываются соответствующими транспортными министерствами и ведомствами и утверждаются Правительством Российской Федерации, а следовательно, обязательны для всех участников перевозочного процесса.

## 2. ВИДЫ ТРАНСПОРТНЫХ ДОГОВОРОВ

Основной транспортный договор – **договор перевозки груза**, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в указанный отправителем пункт назначения и выдать его управомоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную плату. Это определение договора перевозки дается в ст. 785 ГК.

**По договору перевозки пассажира** перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа – также доставить в пункт назначения багаж и выдать его получателю; пассажир же в свою очередь обязуется оплатить проезд, а при сдаче к перевозке багажа – и его провоз (ст. 786 ГК).

По договору **чартера (фрахтования)** одна сторона (фрахтовщик) обязуется за плату предоставить другой стороне (фрахтователю) всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа (ст. 787 ГК). Договор чартера чаще всего используется на водном и воздушном транспорте.

По договору **буксировки** перевозчик обязан за установленную плату буксировать плот или судно до определенного пункта или в течение определенного времени, или для выполнения определенного маневра.

В силу особенностей транспортного процесса бывает необходимо определить не только условия конкретной перевозки определенного груза, но и заранее согласовать порядок предъявления груза к перевозке, подачи транспортных средств и другие условия, касающиеся организации перевозок. Эту задачу выполняют заключаемые между грузоотправителем и

перевозчиком особые **долгосрочные договоры**, основная цель которых – организация взаимоотношений сторон по подготовке предстоящей перевозки.

В законодательстве такие договоры именуются по-разному: договоры на перевозку грузов – на автомобильном транспорте (ст. 36 УАТ), навигационные – на речном транспорте (ст. 60 УВВТ), специальные – на воздушном транспорте (ст. 91 ВК), долгосрочные договоры на перевозку (специальные навигационные) – на морском транспорте (ст. 107 КТМ). Новый Транспортный устав железных дорог (ст. 17 ТУЖД) ввел понятие о долгосрочном договоре на организацию перевозок между грузоотправителями и железными дорогами. Раньше такого договора на железнодорожном транспорте не было.

Долгосрочные договоры заключаются при наличии между сторонами постоянных отношений, выражающихся в необходимости систематических перевозок. В долгосрочных договорах определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств. Содержание долгосрочных договоров на различных видах транспорта может быть разным.

На морском и внутреннем водном транспорте **долгосрочные (навигационные) договоры** учитывают специфические для этих видов транспорта условия навигации, перевалки, выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Эти договоры определяют условия организации перевозок на предстоящий период (навигацию) в части, не урегулированной законодательством и связанной со специфическими особенностями перевозок в конкретных местных условиях.

В таких договорах оговариваются, в частности, общие объемы перевозок, порядок подачи тоннажа и предъявления грузов к перевозке, условия выполнения погрузочно-разгрузочных работ, нормы одновременной обработки судов на причалах не общего пользования, способы определения массы груза, требования к таре и упаковке грузов, технические условия погрузки, размещение и закрепление груза на судне, порядок расчетов между сторонами по фрахту и дополнительным сборам и др.

Заключение **долгосрочных (годовых) договоров на автомобильном транспорте** – необходимый элемент организации транспортного процесса, без которого не могут выполняться автомобильные перевозки грузов. Законодательство об автомобильных перевозках предусматривает два вида договоров, направленных на организацию перевозочного процесса: годовые договоры на автомобильную перевозку грузов и разовые договоры (заказы).

По годовому договору на перевозку грузов автомобильным транспортом (ст. 36 УАТ) автотранспортное предприятие или организация обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В годовом договоре устанавливаются объемы и условия перевозок, порядок расчетов и

определяются рациональные маршруты и схемы грузопотоков. В договоре определяются также режим работы по приему и выдаче грузов, условия обеспечения сохранности грузов, подготовка грузов к перевозке, порядок выполнения погрузочно-разгрузочных работ, содержания подъездных путей и грузовых устройств и др.

Годовые договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом заключаются автотранспортными предприятиями с теми грузоотправителями, отношения с которыми по поводу перевозок носят длительный характер. Однако многие предприятия и организации нуждаются в перевозках лишь эпизодически. В таких случаях отношения сторон оформляются заказом. **Заказ** является договором, направленным лишь на организацию предстоящей перевозки. Транспортируется же груз, как и при наличии годового договора, на основании договора перевозки, оформляемого товарно-транспортной накладной.

На железнодорожном транспорте при наличии годовых и квартальных планов перевозок, содержащих подробные сведения о грузе и его перевозке, разработки долгосрочных планов не требовалось. С введением же в 1998 году нового Транспортного устава железных дорог, отменившего планы перевозок грузов, возникла необходимость заключения с постоянными грузоотправителями долгосрочных договоров об организации перевозок. В соответствии со ст. 17 ТУЖД железные дороги и грузоотправители при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать **долгосрочные договоры об организации перевозок**. Заключением таких договоров с грузовладельцами занимается специальная служба – Центры фирменного транспортного обслуживания, созданные при управлениях железных дорог и имеющие филиалы на всех крупных станциях.

В долгосрочных договорах об организации перевозок определяются объемы, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок. В долгосрочном договоре соответствующими статьями ТУЖД (36, 39, 40, 45, 48) сторонам предоставлено право решать вопросы, связанные:

1. с изменением пункта внесения платежей по перевозке,
2. изменением сроков доставки грузов;
3. участием представителя железной дороги в выдаче грузов;
4. оповещением грузополучателя в порядке предварительной информации о подходе в его адрес грузов;
5. очисткой и промывкой вагонов после выгрузки.

По указанным договорам железные дороги обязуются в установленные сроки принимать грузы в установленном объеме, грузоотправители обязуются предъявлять их для перевозки. Ответственность сторон при неисполнении условий договора наступает лишь в том случае, когда эта ответственность в нем предусмотрена.



Долгосрочный договор об организации перевозок заключается в письменной форме на срок, согласованный сторонами. Он не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные ст. 18 ТУЖД. Этот договор не заменяет и договор на перевозку конкретного груза, а также договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей, и договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов. Поскольку заключение договора об организации перевозок не является обязательным, одна сторона не может требовать от другой стороны заключения такого договора даже через арбитражный суд.

В соответствии со ст. 799 ГК между организациями различных видов транспорта могут заключаться также договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов, например такие, как **узловые соглашения** между железной дорогой и портом, **договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов** автомобильным транспортом на железнодорожные станции, порты (пристани) и аэропорты.

**Договор транспортной экспедиции** впервые рассматривается Гражданским Кодексом в качестве самостоятельного гражданско-правового договора (гл. 41, ст. 801–806 ГК). Суть обязательства, возникающего из договора транспортной экспедиции, состоит в том, что одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение за счет другой стороны (клиента), в качестве которой выступает грузоотправитель или грузополучатель, выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

В ГК нормы о договоре транспортной экспедиции сориентированы главным образом на обязательства с участием специализированной организации (экспедитора), не являющейся перевозчиком.

Основные обязанности экспедитора, составляющие содержание обязательства, возникающего из договора транспортной экспедиции, состоят в организации перевозки груза клиента тем видом транспорта и по тому маршруту, которые избраны клиентом или экспедитором, заключении для этого экспедитором от имени клиента или от своего имени договоров перевозки грузов с транспортными организациями, в обеспечении отправки и получении груза клиента.

К числу дополнительных услуг, оказываемых экспедитором клиенту, относятся:

- выполнение таможенных и иных формальностей;
- получение необходимых для экспорта и импорта документов;
- проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка;
- уплата тарифа, пошлин, сборов, возлагаемых на клиента;

- хранение груза;
- его получение в пункте назначения, а также иные операции и услуги, предусмотренные договором экспедиции.

Никаких особых требований к форме договора транспортной экспедиции ГК не содержит. Такой договор заключается в произвольной письменной форме (ст. 802 ГК).

Исполнение договора экспедитором, не являющимся перевозчиком груза, может быть произведено лишь путем привлечения третьих лиц (транспортных организаций). При этом ответственность перед клиентом за неисполнение договора несет экспедитор по общим правилам об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение гражданско-правовых обязательств (ст. 393–406 ГК). Вместе с тем, предусмотрено исключение для тех случаев, когда нарушение договора экспедитором вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки транспортной организацией. При таких обстоятельствах ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же Правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

### 3. ПРАВООТНОШЕНИЯ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

#### 3.1. Характеристика договора перевозки грузов

Особое положение транспортное право в системе гражданского права занимает главным образом благодаря особенностям договора перевозки, значительно отличающегося от других хозяйственных договоров.

**Договор перевозки** можно представить как совокупность нескольких самостоятельных видов договоров. Во-первых, это **договор подряда**, так как исполнение его заключается в достижении известного результата, и до тех пор, пока этот результат не будет достигнут, договор считается неисполненным, каковы бы ни были отдельные услуги, оказанные заказчику подрядчиком. По договору подряда подрядчик обязуется на свой риск выполнить определенную работу по заданию заказчика, а последний обязуется выдать вознаграждение за выполнение задания. Точно так же и перевозчик выполняет перевозки на свой риск и своими средствами передвижения, за что и получает вознаграждение в виде провозной платы и дополнительных сборов.

Кроме этого, договор перевозки предполагает еще и ответственность перевозчика за перевозимые грузы, а это характерно для **договора хранения**. Обязанность же перевозчика передать доставленный в пункт назначения груз получателю характерна для **договора поручения**.

Еще одна существенная особенность договора перевозки состоит в том, что договор заключается грузоотправителем и перевозчиком в пользу грузополучателя. И хотя некоторые теоретики права утверждают, что грузополучатель не является стороной в договоре, тем не менее нельзя отрицать, что не только не участвуя в договоре, но иногда даже не зная о его заключении, грузополучатель по этому договору получает не только права и обязанности, но и ответственность, установленную законом.

И, пожалуй, самая существенная особенность договора перевозки – это его массовость. Так, например, на железнодорожном транспорте в 1998 году принималось к перевозке более сорока двух тысяч вагонов в сутки. Поэтому все основные условия перевозки строго регламентируются, а не определяются волей сторон. Большинство норм права, регулирующих договор перевозки груза, императивные, т.е., предписывающие определенное поведение сторон, участвующих в договоре. Массовым характером договоров перевозки можно объяснить и особенности определения размеров и оснований ответственности, и особенности в порядке рассмотрения споров, о чем ниже будет сказано подробно.

### **3.2. Форма договоров перевозки грузов**

Формой договора перевозки груза является соответствующий каждому виду транспорта документ: накладная – на железнодорожном и речном транспорте; грузовая накладная – на воздушном; товарно-транспортная накладная – на автомобильном. На морском транспорте перевозка груза в каботаже оформляется коносаментом, а в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении – накладной. Коносаменты в зависимости от способа организации судоходства подразделяются на линейные и чартерные.

На автомобильном транспорте товарно-транспортная накладная является не только документом, регулирующим отношения автотранспортного предприятия и грузоотправителя, но одновременно служит документом учета товарных ценностей.

Коносамент имеет еще более специфические функции. Он является одновременно формой договора перевозки, распиской, удостоверяющей факт принятия груза перевозчиком, и товарораспорядительным документом, то есть документом, распоряжение которым означает и распоряжение самим грузом.

Форма договора перевозки может зависеть не только от вида транспорта, но и от вида отправки и вида сообщения. Так, на железнодорожном транспорте существуют формы накладных: ГУ-29о – накладная на перевозку повагонной отправки, ГУ-29к – накладная на перевозку контейнерной отправки, ГУ-29е –

накладная на перевозку маршрутной отправки, ГУ-28 – накладная на перевозку груза в прямых смешанных железнодорожно-водных сообщениях, ГУ-28а – накладная на перевозку груза в прямых смешанных железнодорожно-автомобильных сообщениях.

Если рассматривать перевозку груза по железным дорогам, то накладная, представленная грузоотправителем на груз и сопровождающая этот груз на всем пути следования, – не только единственная, но и обязательная форма договора, являющаяся доказательством заключения договора перевозки. Для грузополучателя накладная – это легитимирующий документ, представление которого дает ему право выступать в качестве владельца груза.

Грузоотправителю в удостоверение приема груза к перевозке выдается грузовая квитанция, она дает ее владельцу право распоряжаться грузом до его выдачи получателю. Договорные отношения между перевозчиком и грузоотправителем этим документом не создаются, а только удостоверяются, поэтому в случае разногласий в содержании накладной и грузовой квитанции решающее значение принадлежит накладной.

Дорожная ведомость, которая вместе с накладной следует с грузом до станции назначения, имеет многоцелевое назначение: она служит для контроля за правильностью начисления провозных платежей; порядка проследования грузом пунктов перехода с дороги на дорогу для определения дорог, виновных в просрочке доставки груза; для расчетов железных дорог – участников перевозки между собой; для статистических целей, а при международных перевозках грузов – для целей таможенного контроля и пропуска груза через таможенную границу. Такое же назначение имеет и дорожная ведомость внутреннего водного сообщения. Кроме того, именно в дорожной ведомости грузополучатель ставит отметку о получении груза. Таким образом, дорожная ведомость с распиской получателя является юридическим документом, подтверждающим факт выполнения договора перевозки.

На морском и авиационном транспорте документом, аналогичным дорожной ведомости, является грузовой манифест – транспортный документ, содержащий сведения о грузе, записанные по каждому порту отдельно и перечни коносаментов по каждому грузу и по порту назначения в целом. Манифест вручается представителям судовой администрации и таможенным органам, рассылается агентам и стивидорам в портах выгрузки, судовладельцу.

На воздушном транспорте в соответствии с резолюцией международной ассоциации воздушного транспорта установлены образец авианакладной и правила ее заполнения, а также назначение каждого экземпляра. Так “оригинал 1” (зеленого цвета) остается у перевозчика, выдающего авиагрузовую накладную для учета и как документальное подтверждение заключения договора на авиаперевозку между перевозчиком и

грузоотправителем; “оригинал 2” (розового цвета) сопровождает партию груза до конечного места назначения и выдается грузополучателю после доставки; “оригинал 3” (голубого цвета) выдается грузоотправителю и, помимо подтверждения договора авиаперевозки, является доказательством приема груза к перевозке. Копии: 4-я (желтого цвета) – следует с грузом, подписывается грузополучателем и остается у последнего перевозчика в качестве расписки в получении груза и подтверждения договора на перевозку; копии 5, 6, 7 (белого цвета) – используются для служебных целей, в том числе для таможенной очистки товара и страхования груза, 8-я (белого цвета) – остается у экспедитора – грузового агента, оформлявшего накладную.

### 3.3. Права и обязанности сторон по договору перевозки груза

В связи с тем, что в настоящее время из массовых перевозчиков грузов только железнодорожный транспорт имеет новый устав, то рассмотрение правоотношений по договору перевозки будет базироваться на примере железнодорожного транспорта, а также других видах транспорта в той мере, в которой их уставы и кодексы не противоречат нормам, содержащимся в гл. 40 ГК.

Поскольку договор перевозки признается публичным, а железнодорожный транспорт – транспортом общего пользования, любой **грузоотправитель имеет право предъявить груз к перевозке**, подав заявку на перевозку груза за 10 дней до начала погрузки при внутригосударственных перевозках и за 15 дней в международных и прямых смешанных сообщениях. При этом прием грузов, предназначенных для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, производится по предъявлению. То есть фактически для всех грузов осуществлен переход к системе отправления “по предъявлению”, что существенно упрощает организацию перевозок грузов по железным дорогам для грузоотправителей.

При предъявлении груза к перевозке **грузоотправитель должен представить** на каждую отправку груза составленную надлежащим образом транспортную железнодорожную **накладную и другие**, предусмотренные Правилами перевозок грузов **документы** (ст. 31 ТУЖД). Грузоотправитель заполняет в накладной следующие графы: станция и дорога назначения, точные и полные наименования и почтовые адреса отправителя и получателя, знаки и марки отправителя на грузовых местах, наименование груза в соответствии с Единой статистической номенклатурой грузов, приведенной в Тарифном руководстве № 1, масса груза. При необходимости заполняются графы “Особые заявления и отметки отправителя”. К дополнительным документам, прилагаемым к накладной в зависимости от рода груза и вида сообщения, относятся: таможенная декларация, карантинное свидетельство, ветеринарное свидетельство, качественное удостоверение.

Железная дорога может требовать передачи ей груза в таком состоянии, при котором он сможет выдержать перевозку и прибыть на станцию назначения в целости и сохранности. Мало того, **железная дорога может даже отказать в перевозке**, если груз, требующий упаковки, предъявлен для перевозки без тары или в таре, не соответствующей Государственным стандартам. При этом право решения вопроса, требуется ли упаковка груза и удовлетворяет ли она всем требованиям, принадлежит железной дороге. **Обязанность грузоотправителя – подготовить грузы** для перевозки таким образом, чтобы обеспечивались: безопасность движения, сохранность грузов, вагонов, контейнеров закрепленные статьей 25 ТУЖД.

Железная дорога при приеме груза к перевозке не имеет возможности во всех случаях производить тщательный осмотр и проверку состояния груза, тем более проверить состояние внутренней упаковки, которая иногда имеет не меньшее значение для сохранности груза чем транспортная тара. Не установлено и критерия оценки степени удовлетворительности упаковки и состояния для всех грузов, поэтому вопрос о необходимости и пригодности тары решается в зависимости от свойств груза и условий перевозки. Что касается состояния груза, то оно для целого ряда грузов определяется качественными удостоверениями или сертификатами, которые грузоотправитель обязан предъявить вместе с накладной. Перечень таких грузов приводится в Правилах перевозки грузов.

Поскольку **на грузоотправителя возложена обязанность представления качественных удостоверений**, то на железную дорогу не может быть возложена обязанность удостоверять качество принятого к перевозке груза, а, следовательно, и ответственность за качество груза возлагается в таких случаях на грузоотправителя.

Не будет принят к перевозке и скоропортящийся груз, предельный срок транспортабельности которого меньше срока доставки этого груза на станцию назначения. Предельные сроки транспортабельности грузов приведены в Правилах перевозок грузов.

**Погрузка грузов может быть также временно прекращена или ограничена железной дорогой** вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок. Это допускается только в исключительных случаях по письменному указанию министра путей сообщения с немедленным извещением об этом Правительства Российской Федерации (ст. 35 ТУЖД).

Приведенный в статье перечень обстоятельств не является исчерпывающим. Причинами прекращения или ограничения погрузки могут быть также крушение, авария, введенный соответствующими органами карантин,

большое скопление грузов на станции перевалки или пограничной станции, народные волнения, акты гражданского неповиновения и др.

О прекращении или ограничении погрузки грузов железная дорога уведомляет грузоотправителей, которые в течение 12 часов после получения извещения обязаны приостановить или ограничить до установленных размеров погрузку в определенных железнодорожных направлениях.

В соответствии со ст. 20 **грузоотправитель имеет право выбрать и указать в накладной скорость перевозки грузов.** Однако это его право ограничено, с одной стороны, тем, что часть грузов (скоропортящиеся, живность и др.) перевозятся только большой скоростью, а, с другой – тем, что МПС предоставлено право самому устанавливать направления следования ускоренных грузовых поездов. Перечень железнодорожных назначений, по которым осуществляются перевозки грузов большой скоростью, публикуется в Сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте. Поэтому, если в направлении перевозки грузов не следуют ускоренные поезда, то выбор грузоотправителем большой скорости перевозки невозможен.

**Грузоотправители могут предъявлять подготовленные к перевозке грузы с объявлением их ценности** (ст. 23 ТУЖД). При этом объявление ценности драгоценных металлов (камней), изделий из них, предметов искусства, антикварных вещей и иных художественных изделий, видео- и аудиоаппаратуры, электронно-вычислительной и множительной техники, опытных образцов машин, оборудования, приборов, грузов для личных нужд, перевозимых без сопровождения, обязательно.

За объявленную ценность железная дорога взимает сборы. Размеры сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов, утверждены Решением Правления Федеральной службы России по регулированию естественных монополий на транспорте от 25 декабря 1998 года. Величина сборов зависит от расстояния перевозки и определяется в к. за каждые 100 рублей объявленной ценности. Минимальная норма – 1 к. при расстоянии до 1000 км, максимальная – 11 к. при расстоянии перевозки более 10000 км.

Не существовавший ранее сбор введен для того, чтобы предотвратить возможность завышения грузоотправителем объявленной им ценности груза, а также потому, что железные дороги должны уделять таким грузам повышенную заботу и внимание, а это, в свою очередь, требует дополнительных затрат на перевозку.

В целях повышения достоверности размера объявленной грузоотправителем ценности груза **железная дорога** на основании ст. 33 ТУЖД **имеет право проверить** ее соответствие фактическому состоянию груза. Но сделать это

она может только на станции отправления, так как в соответствии со ст. 110 ТУЖД в случае утраты, недостачи, повреждения (порчи) груза, перевозимого с объявленной ценностью, ни суд, ни железная дорога не должны проверять ее соответствие действительной стоимости груза.

В ТУЖД исключено положение, существовавшее в старом уставе, о запрещении объявлять ценность грузов, перевозимых навалом на открытом подвижном составе.

Важнейшая **обязанность железной дороги – обеспечить сохранность груза**, сданного к перевозке. Однако следует признать, что железная дорога не в состоянии исключить доступ к грузам посторонних лиц на всем пути следования. Поэтому установлен перечень грузов, которые требуют повышенного внимания к обеспечению их сохранности. Для них также установлены необходимость сопровождения работниками военизированной охраны (ВОХР) МПС, и дополнительные сборы, указанные в Тарифном руководстве, компенсирующие затраты на сопровождение (ст. 24 ТУЖД).

Правилами перевозок грузов указывается и перечень грузов, для которых установлена необходимость сопровождения и охраны в пути следования представителями грузоотправителей или грузополучателей. В этот перечень входят грузы, требующие постоянного наблюдения за их состоянием специалистом, осведомленным об их особых свойствах, характере их возможного поведения в пути следования, в том числе при их взаимодействии с другими грузами, и способным нейтрализовать последствия возможных происшествий с сопровождаемыми грузами.

Если для грузов, приведенных в этом перечне, сопровождение обязательно, то ст. 24 ТУЖД дает **возможность грузоотправителю обеспечить сопровождение всех прочих грузов** своими средствами или по договору с ВОХР.

**В обязанности железной дороги входит уведомление грузоотправителей о времени подачи подвижного состава** не позднее, чем за два часа до их фактической подачи под погрузку (ст. 27 ТУЖД). При этом она **обязана подавать под погрузку исправные, внутри и снаружи очищенные**, а в необходимых случаях – промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретного груза вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления, за исключением несъемных.

Подготовка вагонов под погрузку производится железной дорогой или грузоотправителем в зависимости от рода вагона. Так, **подготовка под налив цистерн, бункерных полувагонов, принадлежащих МПС, является обязанностью железной дороги**. Она выполняется силами железной



дороги или грузоотправителя, но за счет железной дороги в соответствии с заключенными между сторонами договором. **Подготовка под налив специализированных цистерн**, принадлежащих грузовладельцу или арендованных им у МПС, **осуществляется грузоотправителем.**

**Пригодность в коммерческом отношении контейнеров** для перевозки груза во всех случаях **определяет грузоотправитель**, а **пригодность вагонов – грузоотправитель** (если погрузка осуществляется им) **или железная дорога** (если погрузка осуществляется ею). При этом под коммерческой пригодностью понимается состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, отсутствие внутри них постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние грузов при погрузке, выгрузке, в пути следования, особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров для перевозки конкретного груза.

Наличие конструкционных зазоров в вагонах, контейнерах в пределах нормативных допусков не является непригодностью их в коммерческом отношении. Если по мнению грузоотправителя их наличие может повлечь утрату или порчу груза, то он должен принять меры по их заделке.

В соответствии с частью 7 ст. 27 ТУЖД **грузоотправителю предоставляется право отказаться от подвижного состава**, непригодного для перевозки конкретного груза, причем за исключением тех случаев, когда он сам должен готовить их под погрузку. **Железная дорога обязана подать взамен пригодные вагоны, контейнеры.** Но если грузоотправитель не реализовал свое право и принял вагоны или контейнеры для погрузки, то он будет нести ответственность за несохранность груза, произошедшую из-за неисправности принятого под погрузку подвижного состава.

Качество перевозки определяется в первую очередь сохранностью груза, принятого к перевозке. Критерием сохранности наряду с качеством перевезенного груза является и его масса или количество мест для тарных и штучных грузов. Поэтому в соответствии со статьей 32 ТУЖД **грузоотправитель обязан указать в транспортной железнодорожной накладной их массу**, а при предъявлении тарных и штучных грузов также и **количество мест.**

Определение массы груза производится:

- железными дорогами при погрузке в местах общего пользования;
- грузоотправителями при погрузке в местах не общего пользования.

При погрузке в местах общего пользования масса груза определяется независимо от того, кем производилась погрузка – отправителем или железной дорогой. Поэтому железная дорога не может отказаться от определения массы груза при погрузке его в местах общего пользования, ссылаясь на отсутствие весов и иные обстоятельства.

За взвешивание груза на весах железной дороги с грузоотправителя взыскивается сбор в пользу станции. Кроме того, если грузоотправитель не имеет весов на путях не общего пользования, где производится погрузка, то железная дорога может предоставить ему возможность воспользоваться принадлежащими ей весами. При этом грузоотправитель оплачивает не только сбор за взвешивание, но и расходы по маневровой работе, связанной с подачей и уборкой вагонов на весы станции.

Железная дорога может определять массу груза только на весах, а грузоотправитель – не только на весах, но и по стандарту, трафарету, а также расчетным путем, посредством обмера. Однако в целях обеспечения безопасности движения запрещается определение массы расчетным путем и по обмеру таких грузов, погрузка которых до полной вместимости вагонов или контейнеров может повлечь превышение допустимой грузоподъемности подвижного состава, что противоречит условиям безопасности движения поездов.

В соответствии со ст. 29 ТУЖД **погрузка грузов в вагоны и контейнеры** должна осуществляться исходя из технических норм их загрузки, но **не должна превышать грузоподъемности вагонов, контейнеров** согласно указанным на них трафаретам. Таким образом, это положение статьи требует рационального использования подвижного состава, исключая превышение его грузоподъемности.

Технические нормы загрузки вагонов и контейнеров различными грузами устанавливаются МПС и публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте № 160. Для грузов, перевозка которых выполняется в незначительном объеме или только в местном сообщении, норма загрузки может быть установлена местными техническими нормами.

Особые **требования железная дорога предъявляет и к размещению и креплению** перевозимых грузов в целях обеспечения безопасности движения, погрузки и выгрузки вагонов и контейнеров, сохранности груза и подвижного состава. Размещение и крепление грузов в вагонах, в том числе в открытом подвижном составе и в контейнерах, осуществляется в соответствии с требованиями Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденных МПС. В Технических условиях (ТУ) изложены общие требования и условия размещения грузов, отправлением которых занимается значительное количество грузоотправителей. К таким грузам относятся: лес и лесоматериалы, металлоизделия, большинство видов колесной и гусеничной техники и др. Техническими условиями предусматривается также порядок разработки, согласования и утверждения местных и разовых ТУ размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах тех грузов, которые не включены в сетевые ТУ.

Необходимые для погрузки, крепления и перевозки грузов оборудование, материалы, средства пакетирования и иные приспособления **должен предоставить грузоотправитель** (ст. 30 ТУЖД). К таким приспособлениям можно отнести реквизиты крепления (подкладки, распорки, прокладки, растяжки, стойки и др.), а также печи, овощные и хлебные щиты для заграждения дверей, стяжки, решетки, турникеты и т.д.

Об установленных грузоотправителем приспособлениях он указывает в графе накладной “Особые заявления и отметки отправителя”.

**Перечисленные в накладной приспособления железная дорога должна выдать грузополучателю вместе с грузом.**

Наложение запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) после погрузки крытых вагонов и контейнеров имеет юридическое значение для установления ответственности за сохранность груза. Загруженные **вагоны и контейнеры должны быть опломбированы железными дорогами**, если погружены ими, **или грузоотправителями**, если грузы погружены грузоотправителями. При перевозке грузов для личных (бытовых) нужд пломбирование производится железной дорогой или транспортно-экспедиторскими организациями по усмотрению и за счет грузоотправителя (ст. 34 ТУЖД). В случае вскрытия вагонов, контейнеров при таможенном досмотре пломбирование их новыми ЗПУ проводят таможенные органы.

Перечень грузов, допускаемых к перевозке в крытых вагонах и цистернах без ЗПУ, а также порядок пломбирования вагонов и контейнеров устанавливаются Правилами перевозок грузов. ЗПУ и устройства для их снятия предоставляются железными дорогами грузоотправителям и грузополучателям за плату. Сведения о ЗПУ указываются в вагонном листе, который составляется на каждый загруженный вагон и следует с вагоном до станции выгрузки или перегрузки.

Железнодорожная накладная и выданная на ее основании грузоотправителю грузовая квитанция подтверждают заключение договора перевозки груза. В соответствии с договором **железная дорога обязуется своевременно и в сохранности доставить груз на станцию назначения** и выдать груз указанному в накладной грузополучателю. **Грузоотправитель**, в свою очередь, **обязуется оплатить перевозку груза.**

Порядок расчета за перевозку груза между железной дорогой и грузоотправителем устанавливается МПС в соответствии с законодательством РФ и нормативными актами Центрального банка Российской Федерации. Причитающаяся железной дороге плата вносится наличными деньгами, расчетными чеками банков и акцептованными банком платежными поручениями, а также иными средствами, предусмотренными законодательством РФ.

Плату за перевозку и иные причитающиеся железной дороге платежи грузоотправитель вносит, как правило, до отправления груза с железнодорожной станции. При несвоевременном внесении платежей железная дорога имеет право задержать отправление груза, а также взыскать пени в соответствии с законодательством Российской Федерации (ст. 36 ТУЖД). Поскольку в настоящее время ответственность в связи с несвоевременными расчетами за перевозку грузов не установлена, то применяется ответственность по статье 395 ГК РФ, если об этом просит истец. Указанная статья предусматривает, что за пользование чужими денежными средствами, вследствие просрочки в их уплате, должник выплачивает кредитору проценты на сумму этих средств.

Начальник дороги отправления по согласованию с грузоотправителем и грузополучателем может принимать решение о внесении платежей на станции назначения в случае перевозки груза в местном сообщении, а в прямом сообщении – по согласованию с МПС. При этом должны быть предусмотрены гарантии внесения платы, а также действия сторон при нарушении ими взятых обязательств. Оплата перевозки на станции назначения может быть предусмотрена условиями долгосрочного договора об организации перевозок.

Окончательные расчеты, связанные с перевозкой груза, производятся грузополучателем по прибытии груза на станцию назначения. вагоны, контейнеры, до внесения на станции назначения всех причитающихся железной дороге платежей, находятся на ответственном простое грузополучателя, и с него взыскивается сбор за хранение груза, подлежащего выгрузке грузополучателем на местах общего пользования, или плата за пользование вагонами, контейнерами, подлежащими выгрузке грузополучателем в местах необщего пользования.

Новый Транспортный устав железных дорог РФ предоставляет грузоотправителю гораздо больше прав как владельцу груза, который по праву может оперативно им распоряжаться. Такое **право** выражается, в частности, возможностью **переадресовать груз** другому получателю с изменением или без изменения станции назначения. Переадресовку проводит железная дорога по заявлению грузоотправителя или грузополучателя, взыскав сбор в размере, указанном в Тарифном руководстве (ст. 37 ТУЖД). Установлен следующий размер сбора:

- 130 р. за отправку – при переадресовке на станции назначения;
- 330 р. за отправку – при переадресовке в пути следования.

Переадресовка производится согласно Правилам переадресовки грузов на железнодорожном транспорте и оформляется или по старым перевозочным документам, или с составлением новых перевозочных документов.

Переадресовка груза производится по разрешению:

- 1) начальника отделения железной дороги, а при отсутствии отделения – начальника службы грузовой и коммерческой работы железной дороги – в отношении грузов, направляемых в пределах отделения железной дороги;
- 2) начальника службы грузовой и коммерческой работы железной дороги – в отношении грузов, направляемых в местном и прямом сообщении, а также на станции стран СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской республик;
- 3) начальника службы управления перевозок после письменного согласования с МПС РФ – в отношении грузов с негабаритностью выше нулевой степени, направляемых в прямом сообщении, а также на станции перечисленных выше стран;
- 4) МПС России – в отношении грузов, следующих в международном железнодорожном сообщении, за исключением грузов, следующих на станции вышеперечисленных стран.

Заявление о переадресовке может быть передано в электронном виде, если грузоотправитель, грузополучатель являются абонентами Автоматизированной информационной системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной накладной (АИС ЭДВ).

Заявление о переадресовке груза подписывается руководителем организации, заявляющей о переадресовке, и заверяется в установленном порядке.

Время простоя на железнодорожной станции вагона, контейнера в ожидании переадресовки груза с момента его прибытия на станцию до момента получения станцией письменного основания для оформления переадресовки рассматривается как простой вагонов, контейнеров по причинам, зависящим от грузовладельца, представившего заявление о переадресовке груза. На его ответственности лежит оплата простоя подвижного состава в соответствии со ст. 44 ТУЖД.

Сторона, подавшая заявление на переадресовку, несет ответственность перед первоначальным грузополучателем и **обязана урегулировать расчеты** между грузоотправителем, первоначальным получателем и фактическим получателем (ст. 38 ТУЖД).

По ранее действующему уставу железных дорог переадресовка допускалась лишь в исключительных случаях, теперь же в уставе оговорено только одно ограничение – наличие согласия соответствующего таможенного органа, если груз находится под таможенным контролем. Однако в случае, если перевозка груза угрожает здоровью и жизни людей, безопасности движения,

экологической безопасности, то переадресовка находящегося под таможенным контролем груза проводится без согласия таможенного органа.

Пожалуй, еще одной возможной причиной отказа в переадресовке, логично назвать истечение предельного срока транспортировки скоропортящегося груза. То есть, если срок доставки груза с учетом переадресовки будет превышать предельный срок транспортабельности груза, то можно ожидать порчи груза в пути следования.

Срок доставки груза в случае его переадресовки увеличивается в соответствии с Правилами исчисления срока доставки грузов на железнодорожном транспорте на одни сутки.

Здесь следует указать, что **обязанности железной дороги доставлять грузы в срок** и по назначению, а также правилам исчисления сроков доставки посвящена статья 39 ТУЖД.

Грузы считаются доставленными в срок, если на железнодорожной станции назначения грузы выгружены железной дорогой или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателями до истечения установленного срока доставки. Грузы также считаются доставленными в срок, если прибыли на станцию назначения до истечения установленного срока доставки, но задержаны на станции по причинам, зависящим от грузополучателя. Это может быть или занятость фронта выгрузки, или неоплата железной дороге всех причитающихся ей платежей или другие причины, в подтверждение которых станция составляет акт общей формы.

Срок доставки грузов определяется в соответствии с Правилами их исчисления и зависит от вида отправки (повагонная, мелкая и контейнерная, маршрутная), расстояния перевозки, выбранной отправителем скорости перевозки (грузовая или большая). В соответствии с последними указаниями о порядке исчисления сроков доставки скорость перевозки дифференцирована в зависимости от расстояния перевозки по принципу: чем больше расстояние перевозки, тем выше скорость доставки.

Нормы суточного пробега вагонов в километрах на весь путь следования приведены в табл. 1.

Таблица 1

**Нормы суточного пробега (км) по видам отправок для грузовой и большой скорости перевозки**

Расстояние перевозки, км	Повагонные отправки		Универсальные контейнеры и мелкие отправки		Крупнотоннажные рефрижераторные контейнеры на сцепках	
	грузовая	большая	грузовая	большая	грузовая	большая
До 199	110	140	75	90	–	110
200–599	160	210	75	120	–	160
600–999	240	310	100	180	–	250
1000–1999	310	400	140	250	–	320
2000–2999	330	430	180	270	–	340
3000–4999	380	480	230	300	–	380
5000–6999	400	500	270	340	–	420
7000 и >	420	520	300	360	–	450

Кроме того, установлены нормы суточного пробега:

– для маршрутов (отправительских маршрутов) и контейнерных поездов независимо от расстояния – 550 км в сутки;

– животных, перевозимых маршрутами – 450 км в сутки;

– животных, перевозимых одиночными вагонами и группами вагонов – по нормам суточного пробега для повагонных отправок.

Сроки доставки грузов, исчисленные исходя из норм суточного пробега, увеличиваются:

– на 2 суток – на операции, связанные с отправлением и прибытием груза; при перегрузке грузов в вагоны с колесными парами другой ширины колеи; при расстоянии свыше 1000 км грузов для грузов, перевозимых мелкими отправлениями и в контейнерах;

– 2 суток – для каждой промежуточной железнодорожной станции, производящей погрузку (выгрузку) рефрижераторной секции, в случаях ее погрузки (выгрузки) на нескольких железнодорожных станциях;

– 1 сутки – при передаче на другой вид транспорта, приеме с другого вида транспорта грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении; операции, связанные с переадресовкой, осуществлением на пограничных пунктах пропуска пограничного, таможенного, санитарно-эпидемиологического, ветеринарного, фитосанитарного и других видов государственного контроля; в случае определения массы груза на вагонных весах близлежащей к станции отправления железнодорожной станции и в некоторых других случаях.

Исчисление срока доставки груза начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке, указанного в накладной. Дата истечения срока доставки груза указывается железнодорожной станцией отправления в дорожной ведомости и в выдаваемой грузоотправителю квитанции о приеме груза.

**Железная дорога обязана уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах** не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Порядок и способы уведомления устанавливаются начальником станции по согласованию с грузополучателем. Обязательно документальное фиксирование факта передачи сообщения для использования в качестве доказательного аргумента при возникновении споров.

Если железная дорога не уведомляет о прибытии грузов, то грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами и от сбора за хранение грузов до получения уведомления об их прибытии.

В том случае, если вагоны или контейнеры подаются под выгрузку на подъездной путь или на места общего пользования для выгрузки средствами грузополучателя, то железная дорога должна уведомить его о подаче не позднее чем за 2 часа до неё. Эти уведомления должны регистрироваться так же, как и уведомления о прибытии грузов.

При подаче железной дорогой вагонов, контейнеров позднее, чем через 2 часа после уведомления или без такого уведомления, а также в случае отсутствия уведомления плата за пользование вагонами, контейнерами или сбор за хранение груза начисляются на грузополучателя по истечении двух часов после фактической подачи вагонов к месту выгрузки или к месту передачи на подъездной или выставочный путь.



**Обязанностью грузополучателя является внесение им платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей** (ст. 41 ТУЖД). Товарная контора станции назначения производит проверочную таксировку перевозки и с грузополучателем ведутся окончательные расчеты. Сроком расчета является дата выдачи груза грузополучателю, указанная в накладной.

В практике работы железных дорог нередки случаи, когда грузополучатели отказываются вносить платежи за перевозку. В этом случае вступает в силу залоговое право перевозчика на переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке. Поэтому в случае уклонения грузополучателя от внесения платы железная дорога вправе задерживать груз, уведомляя об этом в письменной форме грузополучателя, который обязан в течение четырех суток после получения уведомления распорядиться грузом. В противном случае железная дорога, если другое не предусмотрено договором с грузоотправителем (речь идет о долгосрочном договоре об организации перевозок), имеет право реализовать груз, за исключением:

- груза, изъятого из оборота и ограниченного в обороте в соответствии с федеральными законами;
- специального, в том числе воинского, груза, предназначенного для удовлетворения государственных и оборонных нужд;
- груза, плата за перевозку которого и иные причитающиеся железной дороге платежи вносятся грузоотправителем по согласованию, предусмотренному ст. 36 ТУЖД;
- грузов, представляющих для общества значительную художественную, историческую или иную культурную ценность.

В случае изъятия груза у железной дороги уполномоченными на то государственными органами, а также в случае отказа грузовладельца от груза в пользу государства, сумма платы за перевозку груза и иные причитающиеся железной дороге платежи перечисляются указанными органами дороге, на которой произведено изъятие груза или отказ от него, за счет средств, полученных от реализации груза.

В обязанности грузополучателя входит также принятие груза, прибывшего в его адрес (ст. 42 ТУЖД). Если прибыл груз, поставка которого не предусмотрена договором между грузоотправителем и грузополучателем, или груз, наименование которого не соответствует наименованию, указанному в накладной, то **грузополучатель обязан принять груз на ответственное хранение** для последующего урегулирования отношений с грузоотправителем, например, переадресовав груз по указанию грузоотправителя. При этом **грузополучатель несет имущественную ответственность за порчу груза** вследствие несвоевременного его приема.

**Грузополучатель имеет право отказаться от принятия груза только в одном случае**, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, насколько исключается возможность полного или частичного использования этого груза. Если испорчена часть груза, то грузополучатель не имеет права отказаться от принятия всей партии прибывшего в его адрес груза. При этом за ним сохраняется право требовать возмещения стоимости испорченной или поврежденной части груза.

Ответственность должна наступать и в том случае, когда грузополучатель не принимал груз, ссылаясь на его прочу, хотя не исключалась возможность даже частичного его использования.

Железная дорога по договору перевозки обязана доставить груз по назначению и выдать его получателю. Хранение груза не является необходимым условием договора перевозки, поскольку груз должен быть вывезен грузополучателем в течение срока бесплатного хранения, который в соответствии со ст. 43 ТУЖД составляет 24 часа. Указанный срок исчисляется с 24 часов дня выгрузки грузов, контейнеров железной дорогой или с 24 часов дня подачи железной дорогой вагонов, контейнеров с грузами к предусмотренному месту выгрузки для выгрузки их грузополучателем.

**Хранение грузов** в местах общего пользования станции сверх одних суток до их вывоза с территории станции **оплачивается грузополучателем** в размере сбора, указанного в Тарифном руководстве (табл. 2). В том случае, если железная дорога не уведомит получателя о прибывшем в его адрес грузе, то он освобождается от уплаты сбора за хранение до получения уведомления.

Вполне понятно, что хранение груза на станции не может быть бесконечным. Это связано и с возможностями станции, и с обязанностью грузополучателя принять груз, и с обязанностью железной дороги выдать груз, тем самым завершив выполнение договора перевозки. Кроме того, каждый груз имеет предельные сроки хранения его на станции, по истечении которых железная дорога должна реализовать невостребованный груз. Учитывая это, сбор за хранение груза начисляется только за время, установленное для хранения груза на станции.

Грузополучатель может вывозить грузы со склада станции частями, о чем делается отметка в накладной. В этом случае сбор за хранение рассчитывается с учетом времени нахождения на складе каждой партии груза.

## Сбор за хранение груза, (р./сутки)

Наименование груза	Единица измерения	Способ хранения		
		на открытых площадках	на крытых площадках	в крытых складах
Все грузы, кроме опасных	1 т	0,50	2,20	3,60
Опасные грузы	1 т	0,70	3,00	5,00
Животные	шт.	–	2,70	–

За хранение грузов в вагонах федерального железнодорожного транспорта – 7 р. в сутки за вагон. Установлены также размеры сборов за хранение грузов в контейнерах, принадлежащих МПС и грузовладельцам.

Правилами перевозок грузов устанавливаются условия и предельные сроки хранения грузов на станции назначения. По истечении установленных сроков хранения груза **железная дорога** в целях предотвращения его порчи **имеет право реализовать груз** в порядке, предусмотренном ст. 52 ТУЖД. Сбор за хранение груза взыскивается с грузополучателя только за время, установленное для хранения груза на станции.

**Выдача груза получателю приемосдатчиком станции** с проверкой его состояния, массы и количества мест производится в случаях (ст. 45 ТУЖД):

- прибытия груза в неисправном вагоне, контейнере, а также в вагоне, контейнере с поврежденными запорно-пломбировочными устройствами (ЗПУ) или с ЗПУ попутных железнодорожных станций. При этом наличие ЗПУ таможенного органа не является основанием для проверки железной дорогой при выдаче груза его состояния, массы и количества мест;
- прибытия груза с признаками недостачи либо повреждения, или порчи при перевозках груза в открытом железнодорожном подвижном составе;
- прибытия скоропортящегося груза с нарушением срока его доставки или температурного режима при перевозке груза в рефрижераторном подвижном составе;
- прибытия груза, погруженного железной дорогой;
- выдачи груза, выгруженного железной дорогой в местах общего пользования.

Перечень случаев, при которых производится выдача груза железной дорогой с проверкой, является исчерпывающим, однако, по просьбе грузополучателя и за плату станция может принимать в соответствии с договором участие в проверке любых прибывших грузов.

При отсутствии у грузополучателя и на станции назначения вагонных весов грузы, перевозимые навалом и насыпью, прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки их массы. Масса груза в процессе перевозки считается сохраненной, если разница в показаниях весов на станции отправления и станции назначения груза не превышает погрешности измерений массы нетто такого груза, а также норму естественной убыли его массы. Погрешность весовых приборов в зависимости от их типа и способа взвешивания грузов, а также Перечень действующих норм естественной убыли публикуются в Правилах перевозок грузов. Нормы естественной убыли устанавливаются в процентах от массы груза и для разных грузов могут зависеть от сезона перевозки, географической зоны перевозки, вида подвижного состава, способа погрузки и выгрузки.

При проверке массы прибывшего в адрес грузополучателя груза на весах железной дороги с грузополучателя взыскивается сбор в размере, указанном в Тарифном руководстве.

Если на железнодорожной станции назначения при проверке состояния груза, его массы, количества мест обнаружены недостача, повреждение (порча) груза либо такие обстоятельства установлены составленным в пути следования коммерческим актом, **железнодорожная станция назначения обязана** определить размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза и **выдать грузополучателю коммерческий акт** (ст. 46 ТУЖД).

Груз, прибывший с коммерческим актом попутной станции проверяется и если нет расхождения между данными акта и фактическим состоянием груза, то новый акт не составляется, а на акте попутной станции делается отметка об отсутствии расхождений.

Коммерческий акт выдается по требованию получателя в течение трех дней. Ему выдается также копия коммерческого акта попутной станции.

В случае отказа железнодорожной станции от составления коммерческого акта или в случае оформления его с нарушением установленных требований **грузополучатель имеет право подать заявление** в письменной форме об отказе или о нарушении в отделение (управление) железной дороги непосредственно или через начальника железнодорожной станции. Отделение (управление) железной дороги должно дать мотивированный ответ на заявление в течение трех дней, а в отношении скоропортящихся грузов – одного дня со дня получения заявления. Если заявление будет признано обоснованным, то отделение (управление) железной дороги дает распоряжение начальнику станции о составлении коммерческого акта или замене неправильно оформленного. При этом сбор за хранение груза, багажа или грузобагажа за время задержки составления коммерческого акта с получателя не взыскивается.

При необходимости проведения экспертизы железная дорога по своей инициативе или по требованию грузополучателя приглашает экспертов либо соответствующих специалистов. Результаты экспертизы оформляются актом, который подписывает эксперт и все присутствующие при экспертизе лица. Расходы по проведению экспертизы оплачиваются стороной, по инициативе которой вызван эксперт. Затем эти расходы должны быть отнесены на сторону, не обеспечившую охранную перевозку.

Стремясь к снижению себестоимости перевозок, железнодорожники должны добиваться повышения производительности вагона, которая определяется количеством тонн груза, перевезенных за время оборота вагона. Простой же вагонов, контейнеров под грузовыми операциями или в ожидании подачи, либо приема по причинам, зависящим от грузовладельцев, является непроизводительным. Однако в связи с тем, что в ТУЖД закреплена норма об ограниченной ответственности сторон, то грузоотправители и грузополучатели, по чьей вине простаивают вагоны, **выплачивают железной дороге** не убытки, связанные с простоем, а **почасовую плату за пользование вагонами, контейнерами** (ст. 44 ТУЖД).

Базовые часовые ставки платы, приведенные в табл. 3, 4, дифференцированы по группам вагонов, контейнеров, интервалам времени пользования вагонами, контейнерами, размерам суточного вагонооборота, контейнерооборота.

Вагоны дифференцированы по следующим группам:

- группа 1 – крытые, платформы, полувагоны;
- группа 2 – окатышевозы, думпкары, вагоны для перевозки автомобилей;
- группа 3 – цистерны, вагоны-зерновозы, минераловозы, содовозы, фитинговые платформы;
- группа 4 – вагоны-цементовозы, контейнеровозы, транспортеры с числом осей до 12 вкл. и другие, не входящие в состав групп 1, 2, 3, 5, 6;
- группа 5 – рефрижераторные вагоны, транспортеры с числом осей 16 и более;
- группа 6 – вагоны-термосы.

Таблица 3

Базовые ставки платы за пользование грузовыми вагонами, р./час

Интервалы времени пользования, час	Группы грузовых вагонов					
	1	2	3	4	5	6
0–24	2,50	3,80	2,90	2,40	15,60	5,50
Свыше 24	4,50	6,80	5,20	4,30	28,10	9,90

Контейнеры дифференцируются по следующим группам:

группа 1 – массой брутто до 5 тонн; группа 2 – массой брутто от 10 до 24 тонн (вкл.); группа 3 – массой брутто свыше 24 тонн.

Таблица 4

Базовые ставки платы за пользование контейнерами, р./час

Интервалы времени пользования, час	Группы контейнеров		
	1	2	3
0–24	0,20	0,60	1,00
Свыше 24	0,35	1,10	1.80

При определении сборов за пользование вагонами и контейнерами необходимо учитывать размеры вагонооборота и контейнерооборота подъездных путей. Коэффициенты дифференциации плат от этих показателей приведены в табл. 5.

Таблица 5

Коэффициенты дифференциации ставок платы в зависимости от вагонооборота и контейнерооборота

Размеры суточного вагонооборота и контейнерооборота	Коэффициенты
До 50 вагонов вкл.	1,0
От 51 до 100 вагонов	0,97
От 101 до 150 вагонов	0,94
Более 50 контейнеров	0,90

Оплачиваемое время пользования вагонами, контейнерами в случае обслуживания железнодорожного подъездного пути локомотивом, принадлежащим организации железнодорожного транспорта, исчисляется с момента фактической подачи вагонов, контейнеров к месту погрузки или выгрузки грузов до момента получения железнодорожной станцией уведомления от грузоотправителей, грузополучателей о готовности вагонов к уборке.

Учет простоя вагонов производится в соответствии с Правилами эксплуатации железнодорожных подъездных путей и отражается в ведомостях номерного учета. Простой вагонов на путях станции в ожидании подачи на подъездной путь по вине грузополучателя или грузоотправителя оформляется актом общей формы, подписываемым начальником станции и представителем предприятия.

При обслуживании железнодорожных подъездных путей локомотивом, не принадлежащим МПС, оплачиваемое время пользования вагонами, контейнерами исчисляется с момента передачи вагонов грузоотправителям, грузополучателям или специализированным транспортным организациям на железнодорожных выставочных путях до момента их возвращения на выставочные пути.

В случаях, когда по прибытии составов или групп вагонов (груженых или порожних) железная дорога не выполняет маневровую работу по расформированию и подборке групп вагонов по грузоотправителям, грузополучателям, (эта работа выполняется грузополучателями, грузоотправителями или специализированной транспортной организацией), то время на выполнение этой работы не включается в оплачиваемое время пользования. Продолжительность маневровой работы оговаривается в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути.

При задержке приема грузополучателями, грузоотправителями принадлежащих им или арендованных ими вагонов, контейнеров железные дороги взимают плату за время нахождения таких вагонов, контейнеров на путях общего пользования в размере 50 % указанной в тарифном руководстве платы за пользование вагонами, контейнерами.

Еще одним нюансом в расчете плат за пользование вагонами является расчет плат за пользование вагонами рефрижераторных секций или поездов, который производится исходя из времени окончания грузовых операций с последним вагоном таких секций или поездов.

Несвоевременная выгрузка грузов и вывоз их с железнодорожных станций грузополучателями может привести к технологическим затруднениям в работе станций. Во избежание этого **руководители железных дорог**, если другое не предусмотрено договором, **имеют право увеличивать:**

- сбор за хранение выгруженных грузов, контейнеров – в 5 раз;
- плату за пользование вагонами, контейнерами, задержанными свыше 24 часов, – в 2 раза (ст. 47 ТУЖД).

Об увеличении сбора железная дорога должна письменно уведомить грузополучателя, грузоотправителя. Если грузоотправитель (грузополучатель) отрицает факт получения письменного уведомления, железная дорога обязана представить доказательства направления такого уведомления. Увеличение сбора, платы вводится по истечении 24 часов после уведомления.

ТУЖД не устанавливает предела срока, на который может проводиться повышение сбора за хранение груза и платы за пользование вагонами, контейнерами. Этот срок определяется руководителями железной дороги в зависимости от конкретной обстановкой на станции и при устранении технологических затруднений в ее работе, связанных с несвоевременной выгрузкой или вывозом груза. действие распоряжения об увеличении сбора, платы может быть прекращено досрочно.

Если грузополучатели, грузоотправители считают действия руководителей железной дороги по повышению сбора, платы незаконными, то они вправе обжаловать их в МПС или в прокуратуре.

После выгрузки грузов вагоны и контейнеры должны быть подготовлены к предстоящей погрузке в соответствии с требованиями Правил очистки и промывки вагонов и контейнеров. **Обязанность по очистке вагонов и контейнеров** лежит на том, кто произвел выгрузку. При отсутствии у грузополучателя возможности промыть вагоны это может быть сделано железной дорогой в соответствии с договором за счет грузополучателя (ст. 48 ТУЖД).

При нарушении требований к очистке, промывке вагонов и контейнеров **железные дороги имеют право не принимать** от грузополучателей подвижной состав после выгрузки или слива впредь до выполнения требований ст. 48. С грузополучателя в таких случаях взимается плата за пользование вагонами, контейнерами за все время их задержки.

Если вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств возникли препятствия для осуществления дальнейшей перевозки грузов, лишившие железную дорогу возможности доставить груз по назначению или выдать надлежащему грузополучателю, а равно если по указанным причинам истекли предельные сроки хранения грузов, железная дорога запрашивает получателя и отправителя грузов об их дальнейшей судьбе (ст. 49 ТУЖД).



В случае непредставления грузополучателем и грузоотправителем решения о судьбе грузов в течение четырех суток после получения запроса железная дорога может возвратить такие грузы отправителю или реализовать их при невозможности возврата по указанным причинам.

Железная дорога может реализовать груз и в других случаях. Так, по ст. 50 ТУЖД груз может быть реализован, если грузоотправитель в течение 10 суток (а в отношении скоропортящихся грузов в течение 4 суток) с момента получения от железной дороги извещения не принимает мер в отношении грузов, отправляемых на экспорт и по его вине задержанных на пограничных или припортовых станциях. В этом случае **железная дорога имеет право возвратить грузы** грузоотправителю за его счет или, если иное не предусмотрено договором перевозки, **реализовать грузы**.

Реализация грузов перевозчиком – это вынужденная мера, которую он использует для возмещения своих расходов, связанных с нахождением в его распоряжении не востребуемых грузов. Существует два основания для реализации груза. Первое – это решение руководителя МПС в отношении грузов, которые невозможно доставить по назначению в связи с обстоятельствами, предусмотренными ст. 49 ТУЖД. Второе основание – это решение начальника железной дороги по тем отправкам, которыми грузоотправитель не распорядился в случаях и сроки, установленные ТУЖД, и которые при отсутствии других возможностей подлежат реализации.

Реализация железной дорогой грузов, в случаях, предусмотренных ТУЖД, осуществляется в соответствии с договором купли-продажи, исходя из цены грузов, подтвержденной документами об оплате или соответствующим договором при отсутствии таких документов, или договором, исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Порядок учета реализуемых грузов и расчетов за них устанавливается МПС.

Сумма, полученная железной дорогой за реализованные грузы, за вычетом причитающихся железной дороге платежей и затрат на реализацию, подлежит, за исключением случаев, предусмотренных статьями 99 и 112 ТУЖД, перечислению, указанному в перевозочных документах грузополучателю в случае оплаты им стоимости грузов или их грузоотправителю во всех остальных случаях.

При невозможности перечислить указанную сумму грузополучателю, грузоотправителю по причинам, независящим от железной дороги, указанная сумма по истечении срока исковой давности подлежит перечислению в доход федерального бюджета.

Сумма, полученная железной дорогой за реализованные грузы, в случае, если на них отсутствуют документы, перечисляется на депозитный счет МПС

для возмещения выплаченных железной дорогой сумм за грузы, не прибывшие по назначению. В случае не востребования грузоотправителем или грузополучателем указанной суммы, она по истечении срока исковой давности подлежит перечислению в доход федерального бюджета.

### 3.4. Ответственность сторон по договору перевозки

Одна из важнейших обязанностей перевозчика – доставить груз в целости и сохранности, а при несохранной перевозке – **возместить владельцу ущерб** в случаях и размерах, установленных ТУЖД. Понятие “несохранность” в ГК трактуется как утрата, недостача, порча (повреждение) груза. Под „утраченным” понимается груз, не прибывший в пункт назначения по истечении 30 дней со дня окончания срока его доставки либо 4 месяцев – со дня приема груза к перевозке в прямом смешанном сообщении (ст. 112 ТУЖД). Недостача груза означает разницу между количеством (массой) груза, указанным в перевозочном документе, и фактическим количеством (массой) груза, прибывшим на станцию назначения. Повреждение (порча) груза – результат такого воздействия на груз, которое привело к ухудшению его качества и снижению стоимости.

Железная дорога несет имущественную ответственность за несохранность груза после принятия его для перевозки и до выдачи его грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств (перечисленных ниже), которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело (ст. 108 ТУЖД).

А именно вследствие:

- причин, зависящих от грузоотправителя или грузополучателя (например, связанных с погрузкой или выгрузкой груза средствами грузоотправителя или грузополучателя, несвоевременной явкой грузополучателя, неуказание грузоотправителем особых свойств груза);
- особых естественных свойств перевозимого груза (снижение массы животных при перевозке, подверженность груза коррозии и др.);
- недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном осмотре груза при его приеме к перевозке, либо применения тары, упаковки, не соответствующих свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары, упаковки в пути;
- сдачи для перевозки груза, влажность которого превышает установленную норму.

Приведенный перечень не является исчерпывающим. Дорога может обосновать свою невиновность в несохранной перевозке и другими

обстоятельствами, которые она не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело.

Несмотря на то, что в ГК содержится положение о презумпции виновности перевозчика в несохранной перевозке, тем не менее в ст. 109 ТУЖД, закреплено правило, допускающее при определенных условиях предположение об отсутствии вины перевозчика, пока она не будет доказана грузоотправителем либо грузополучателем.

Вот исчерпывающий перечень обстоятельств, создающих предположение об отсутствии вины перевозчика:

- груз прибыл в исправном вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо в исправном подвижном составе без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности груза;
- недостача или повреждение груза произошли вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе;
- перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя;
- недостача груза не превышает норму естественной убыли груза и погрешности измерения массы нетто. Нормы естественной убыли отдельных грузов приводятся в Правилах перевозок грузов;
- утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли в результате повреждений, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной.

Следует сказать, что для других видов транспорта причины освобождения перевозчика от ответственности аналогичны перечисленным (см. ст. 133 УАТ, ст. 193 УВВТ).

В названных случаях презюмируется невиновность железной дороги, но это не значит, что пострадавшая сторона не может доказывать и доказать вину перевозчика. Например, при сопровождении груза проводником грузовладельца несохранность груза может произойти по причинам, не зависящим от сопровождающего и при наличии доказательств принятия им всех необходимых мер по обеспечению сохранности груза в пути, а также вины перевозчика. факт сопровождения груза не может служить безусловным основанием для освобождения железной дороги от ответственности.

Размеры ответственности железной дороги за ущерб, причиненный при перевозке груза, приведены в статье 110 ТУЖД, причем предел ответственности перевозчика ограничен потерями, причиненными непосредственно грузу, а не грузовладельцу. Это положение транспортного законодательства характерно и для других видов транспорта.

Итак, железная дорога возмещает ущерб в следующих размерах:

- стоимости утраченного или недостающего груза при его утрате или недостатке;
- суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;
- объявленной стоимости груза или в размере доли его объявленной стоимости, соответствующей утраченной, недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, в случае утраты, недостачи или повреждения груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности.

ТУЖД по сравнению с ранее существовавшим УЖД увеличивает ответственность железной дороги за несохранные перевозки в случае невозможности восстановить груз и при перевозке грузов с объявлением ценности, но тем не менее ответственность перевозчика остается ограниченной и, как уже было сказано, пределом ее является ущерб, причиненный непосредственно грузу.

Стоимость же груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, либо (при отсутствии счета продавца или цены в договоре) исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Наряду с возмещением ущерба, причиненного грузу, железная дорога возвращает взысканную за такой груз провозную плату и иные причитающиеся дороге платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если данная плата не входит в стоимость такого груза, то есть если расчет между отправителем и получателем груза велся по цене франко-вагон – станция отправления.

В ст. 112 ТУЖД дается разъяснение, какой груз следует считать утраченным. Если груз не выдан грузополучателю по его требованию по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки или после четырех месяцев со дня приема груза для перевозки в прямом смешанном сообщении, то такой груз можно считать утраченным.

Если на станцию назначения прибыл считавшийся утраченным груз, то грузополучатель может отказаться от его принятия или получить его при условии возврата железной дороге суммы, полученной им за утраченный груз. На принятие решения о судьбе груза грузоотправителю дается четверо суток с момента уведомления его о прибытии груза. Если за это время он не ответит железной дороге или ответит отказом принять прибывший с опозданием груз, то железная дорога имеет право реализовать его.

Здесь следует сказать, что в ТУЖД никак не решен вопрос о возмещении морального вреда клиентам транспорта – частным лицам. Исходя из смысла ТУЖД, ответственность перевозчика ограничивается той ответственностью,

которая предусматривается Уставом. Однако действующая в настоящее время статья 151 ГК РФ предусматривает, что моральный вред подлежит возмещению в том случае, когда он причинен действиями, нарушающими личные имущественные права (блага) гражданина. Материальная компенсация за причинение морального вреда призвана вызвать положительные эмоции, которые могли бы максимально сгладить негативные последствия в психической сфере личности, вызванные перенесенными страданиями.

В настоящее время возмещение морального вреда, причиненного в связи с нарушением имущественных прав граждан, установлено Законом РФ “О защите прав потребителей”, в силу которого моральный вред возмещается причинителем вреда при наличии его вины. Под действие этого закона подпадают и отношения по перевозкам. Компенсация морального вреда при нарушении договоров перевозки грузов и пассажиров по железным дорогам – явление достаточно новое для российского законодательства однако, суды рассматривают иски грузовладельцев и пассажиров к перевозчикам о взыскании морального вреда в связи с нарушением условий договоров.

Перевозчик несет ответственность не только за сохранность груза, но и за соблюдение установленных сроков доставки. Статья 111 ТУЖД гласит, **что за просрочку доставки груза**, а также порожних вагонов, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендованных ими, железная дорога назначения либо в прямом смешанном сообщении сторона, по вине которой допущена просрочка доставки груза, **уплачивает пени** в размере девяти процентов платы за перевозку груза за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данного груза, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных ст. 35 ТУЖД обстоятельств, устранения угрожающих жизни и здоровью людей неисправностей транспортных средств или иных не зависящих от железной дороги обстоятельств.

Основанием ответственности перевозчика за просрочку доставки груза является вина перевозчика, которая предполагается. Однако транспортное законодательство дает ему право доказывать свою невиновность. Для этого перевозчику необходимо доказать наличие одного из факторов, предусмотренных ст. 35 ТУЖД, а именно, следствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии и др.

Выплата железной дорогой или другим перевозчиком пени за просрочку доставки не освобождает от возмещения грузополучателю убытков, причиненных грузу в результате просрочки, например, суммы, на которую понизилась стоимость груза из-за его порчи, связанной с задержкой груза в пути.

Этой же статьей предусматривается и выплата пени за просрочку доставки порожних вагонов, принадлежащих грузовладельцу. Сроки возврата

владельцу вагонов и порядок их исчисления определяются Правилами исчисления сроков доставки и не отличаются от сроков доставки грузов (см. табл. 1).

Одной из обязанностей грузоотправителя, как уже было сказано, является обязанность его внести в накладную достоверные и полные сведения о грузе.

**За неправильное указание в накладной** наименования груза, особых отметок или необходимых при перевозке груза мер предосторожности, за отправление запрещенного для перевозки груза либо за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя взыскивается **штраф в размере пятикратной платы за перевозку** такого груза на все расстояние перевозки **независимо от возмещения убытков** железной дороге вызванных данным обстоятельством. Перечень недостоверных, неточных, неполных сведений, за которые грузоотправитель выплачивает указанный штраф, является исчерпывающим.

Таким образом, ответственность, предусмотренная ст. 113 ТУЖД, наступает в двух формах: возмещение убытков и уплата штрафа. Штраф подлежит взысканию за сам факт допущенных грузоотправителем нарушений, установленных железной дорогой как на станции назначения или в пути следования, так и на станции отправления после сдачи груза к перевозке, независимо от того, понесла ли железная дорога от этого какие-либо убытки. Однако штраф за отправление груза, запрещенного к перевозке, подлежит взысканию, если нарушение обнаружено железной дорогой после заключения договора перевозки (ст. 31 ТУЖД).

Как уже отмечалось в комментарии к ст. 29 и 44 ТУЖД, в целях сокращения затрат на перевозку грузоотправителям, грузополучателям и железной дороге необходимо рационально использовать вагоны как по степени их загрузки, так и по времени занятости под грузовые и вспомогательные операции. ТУЖД предусматривает имущественную ответственность сторон за задержку вагонов и контейнеров в случаях, описанных в ст. 50, 84 и 114 ТУЖД.

Статья 50. В случае нарушения грузоотправителем требований, установленных в отношении грузов, направляемых на экспорт, если такое нарушение повлекло за собой задержку таможенными или иными органами, уполномоченными осуществлять государственный контроль, вагонов, контейнеров с экспортными грузами на пограничных и припортовых железнодорожных станциях, и невозможность передачи таких грузов (вследствие указанных причин) на морской, речной транспорт или иностранным железным дорогам, то грузоотправитель уплачивает железной дороге **штраф в размере 45 и 15 размеров минимального размера оплаты труда соответственно за вагон и контейнер**.

В случае непринятия грузоотправителем мер в отношении задержанных грузов в течение 10 суток, а в отношении скоропортящихся грузов – в течение

4 суток с момента получения от железной дороги извещения о задержке вагонов, контейнеров железная дорога имеет право возратить грузы грузоотправителю за его счет или реализовать грузы. При этом грузоотправитель, виновный в простое вагонов, контейнеров на железнодорожной станции сверх указанных сроков, несет имущественную ответственность, предусмотренную ст. 115 и 117 ТУЖД.

**Статья 84 ТУЖД.** За задержку вагонов, контейнеров в пунктах перевалки по вине грузоотправителей с них взыскивается штраф в размерах, установленных ст. 115 и 117 ТУЖД.

Такой же штраф взыскивается с таможенных и пограничных органов, если они не докажут обоснованность задержки вагонов, контейнеров в пунктах досмотра экспортного и импортного груза.

**Статья 114 ТУЖД.** В случае самовольного использования грузоотправителем, грузополучателем, иными организациями вагонов, контейнеров, принадлежащих организациям железнодорожного транспорта, а также в случае самовольного использования железной дорогой вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, иным организациям или арендованных ими, виновная сторона уплачивает в десятикратном размере штрафы, установленные ст. 115 и 117 ТУЖД.

Доказательством самовольного использования предприятием подвижного состава железных дорог является акт общей формы, подписываемый представителями станции и грузоотправителем (грузополучателем или владельцем подъездного пути). Акт составляется по каждому случаю использования вагонов и контейнеров для внутренних перевозок. В нем указывается время использования вагонов и контейнеров, за которое начисляется штраф, при этом неполные сутки считаются за полные.

Доказательством самовольного занятия железной дорогой подвижного состава предприятия (собственного или арендованного) могут служить: акт общей формы, в котором зафиксирован факт занятия дорогой таких вагонов и контейнеров; железнодорожная накладная, подтверждающая, что вагон и контейнер самовольно был занят дорогой для перевозок грузов других организаций; переписка предприятия с железной дорогой в связи с направлением ей заявления о розыске груза и др.

За задержку вагонов в случаях, предусмотренных статьями 50, 84, 114 ТУЖД, с виновной стороны за каждый час простоя каждого вагона взыскивается **штраф в размере 20 % минимального размера оплаты труда**. За задержку специализированных вагонов размер штрафа увеличивается в 2 раза, за

задержку рефрижераторных вагонов и транспортеров – в 3 раза. Задержка вагонов менее чем на 15 минут в расчет не принимается, задержка вагонов от 15 минут до одного часа принимается за полный час. Взыскание платы за пользование вагонами сверх этого штрафа ТУЖД не предусмотрено.

Железная дорога обязана уплатить грузоотправителю, грузополучателю штраф в размере 20 % минимального размера оплаты труда при виновном нарушении ею предусмотренных договором на эксплуатацию подъездного пути или договором на подачу, уборку вагонов или иным договором сроков подачи вагонов под погрузку, выгрузку или сроков на уборку вагонов с грузовых фронтов, если подача, уборка вагонов производится локомотивом железной дороги. Штраф начисляется за все время задержки с момента нарушения сроков подачи, уборки вагонов, предусмотренных указанными договорами.

За каждый час задержки универсального контейнера в случаях, предусмотренных ст. 50, 84, 114 ТУЖД, виновная сторона уплачивает штраф владельцу контейнера в размере:

- 1 % минимального размера оплаты труда за контейнер массой брутто менее пяти тонн;
- 4 % минимального размера оплаты труда за контейнер массой брутто от пяти до десяти тонн включительно;
- 10 % минимального размера оплаты труда за контейнер массой брутто свыше десяти тонн.

Статьей 119 ТУЖД устанавливается ответственность грузоотправителя, если по его вине задерживается подача порожних специализированных вагонов в соответствии с принятой заявкой на перевозку. За все время задержки вагонов он вносит железной дороге **плату за пользование этими вагонами** вплоть до подачи вагонов или уведомления железной дороги об отказе использовать данные вагоны.

При отказе грузоотправителя от погрузки специализированных вагонов и при невозможности использовать их другими грузоотправителями на этой станции в течение суток железная дорога взимает с такого грузоотправителя **плату за пробег данных вагонов, не превышающий 300 км**, вызванный их доставкой на железнодорожную станцию отправления грузов.

Эта мера позволяет железной дороге компенсировать расходы по порожнему пробегу специализированных вагонов, а также заставить грузоотправителя более ответственно подходить к планированию перевозок.

Одной из обязанностей грузоотправителя является погрузка груза в вагоны и контейнеры в соответствии с установленными техническими нормами загрузки в пределах грузоподъемности подвижного состава (ст. 29 ТУЖД). Превышение грузоподъемности является грубым нарушением правил технической эксплуатации, которое может привести к аварийным



ситуациям. Статьей 120 ТУЖД устанавливается ответственность грузоотправителя за данное нарушение – **штраф в размере пятикратной платы за перевозку данного груза**. При этом штраф подлежит уплате независимо от того, имели ли место аварийные ситуации, а в случае возникновения аварийных ситуаций грузоотправитель, кроме уплаты штрафа, компенсирует в полном объеме причиненный железной дороге ущерб.

Здесь следует отметить, что нигде в уставе не регулируется вопрос о размерах штрафов при двойном нарушении условий перевозок, то есть каким образом определяется размер штрафа, например, при неправильном наименовании груза и одновременном превышении грузоподъемности вагона.

После прибытия груза на железнодорожную станцию назначения и уведомления станцией грузополучателя о прибытии груза в его адрес имущественная ответственность перед железной дорогой в отношении данной перевозки возлагается на грузополучателя (ст. 125 ТУЖД). Устав возлагает на грузополучателя даже те обязанности грузоотправителя, которые им не были выполнены (например, компенсировать железной дороге недобор провозной платы, допущенный станцией отправления при расчете с грузоотправителем).

В случае, если груз прибыл на железнодорожную станцию назначения и грузополучатель отсутствует, а также отсутствует возможность уведомления его о прибытии груза, имущественную ответственность перед железной дорогой несет грузоотправитель после получения им соответствующего уведомления в письменной форме от железной дороги.

В соответствии с требованиями, определенными ст. 48 ТУЖД, вагоны после выгрузки должны быть очищены и в необходимых случаях промыты. Статьей 121 ТУЖД предусмотрена ответственность за нарушение положений ст. 48. Так грузополучатель, не очистивший выгруженный подвижной состав, или железная дорога, подавшая под погрузку неочищенные вагоны и контейнеры без согласия грузоотправителя, выплачивают штраф в размере соответственно 45 и 15 минимальных размеров оплаты труда, если иное не предусмотрено договором. Таким образом, эта норма носит диспозитивный, а не императивный характер, то есть сторонам договора предоставлено право самим по-другому решать вопрос о размере штрафа.

Если грузоотправитель согласился принять от железной дороги неочищенный подвижной состав, то дорога должна возместить ему затраты на очистку, а также не взимать с него плату за пользование вагонами на время очистки, определенное соглашением сторон.

Как известно, подвижной состав, в котором выполняются перевозки грузов, может принадлежать железной дороге либо грузоотправителям, грузополучателям или быть арендованным ими у железной дороги. При

повреждении или утрате вагонов, контейнеров виновная сторона обязана их **отремонтировать** либо уплатить владельцу подвижного состава **штраф в размере пятикратной стоимости поврежденных или утраченных вагонов, контейнеров** по их ценам на момент повреждения или утраты (ст. 122 ТУЖД). Здесь следует отметить, что в тексте устава, скорее всего, имеет место редакционная неточность. Подразумевается пятикратная стоимость повреждения вагонов или контейнеров. Кроме того, виновная сторона **возмещает** владельцу подвижного состава **убытки**, понесенные им в результате повреждения или утраты вагонов, контейнеров, в части, не покрытой штрафом. Причем штраф подлежит взысканию в безакцептном порядке, а убытки – путем обращения с иском в арбитражный суд.

Для удостоверения факта повреждения вагонов или контейнеров, повреждения или утраты съемных перевозочных приспособлений должны быть составлены акты общей формы, а также акты о повреждении вагона или контейнера формы ВУ – 25, ВУ – 25а или ВУ – 16к, подтверждающие характер повреждений, стоимость поврежденных частей, вид ремонта и общую стоимость восстановления.

За утраченные железной дорогой вагоны, контейнеры, принадлежащие грузоотправителям, грузополучателям, другим организациям, железная дорога по их требованию **обязана предоставить соответствующие вагоны, контейнеры во временное бесплатное пользование** и, в случае невозвращения владельцам утраченных вагонов, контейнеров, по истечении трех месяцев передать временно переданные вагоны, контейнеры в собственность грузоотправителя, грузополучателя, других организаций в порядке, установленном законодательством Российской Федерации (ст. 123 ТУЖД).

Порядок замены поврежденных или утраченных железной дорогой вагонов, контейнеров, переданных железной дорогой в аренду, предусматривается договором аренды.

Взыскание штрафов, предусмотренных статьями 105, 113, 114, 115, 116, 117, 120, 121, 122 и 123 ТУЖД, осуществляются в безакцептном (бесспорном) порядке. Причем бесспорный порядок установлен для взыскания штрафов как с грузоотправителя, грузополучателя, так и с железной дороги.

Списанные в безакцептном порядке штрафы могут быть оспорены путем обращения в арбитражный суд о признании не подлежащим исполнению документа, по которому произведено взыскание (ст. 124 ТУЖД).

### **3.5. Особенности договорных отношений при перевозках грузов в прямых смешанных сообщениях**

Признаком прямого смешанного сообщения является участие в перевозке двух и более видов транспорта, а также оформление единого перевозочного документа на весь путь следования. Этот документ – транспортная накладная, которая является товаро-сопроводительным документом и письменным доказательством как факта заключения договора перевозки в прямом смешанном сообщении, так и его содержания. На морском транспорте основным документом, используемом в линейном судоходстве, является коносамент.

Порядок организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении определяется заключаемыми в соответствии с законодательством Российской Федерации соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта.

Нормативной базой для заключения соглашений и регулирования договорных отношений по перевозкам грузов в прямых смешанных сообщениях в настоящее время являются транспортные уставы, действующие на разных видах транспорта. Так, в ТУЖД вопросам регулирования взаимоотношений по перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении посвящена глава 4 (ст. 68 – 85), в Уставе автомобильного транспорта РСФСР – раздел 7, в Уставе внутреннего водного транспорта СССР – раздел 8. В Воздушном кодексе Российской Федерации, а также в Кодексе торгового мореплавания СССР раздела о перевозках грузов в прямых смешанных сообщениях нет.

В связи с тем, что статья 788 ГК предусматривает принятие федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, перечисленные выше разделы транспортных уставов и правил перевозок должны утратить силу с момента принятия этого закона.

Следует отметить, что нормы транспортных уставов и кодексов, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, в основном идентичны, но они не касаются целого ряда вопросов организации перевозок в прямом смешанном сообщении, таких, как организация перевалки грузов в транспортных узлах, особенности перевозки массовых, тарно-штучных грузов и др.

Поэтому, кроме перечисленных выше специальных законов, вопросы смешанных перевозок регламентируют и некоторые подзаконные документы. Так, например, существует Сборник правил перевозок и тарифов № 20 “Правила перевозок грузов в прямых смешанных железнодорожно-водных сообщениях”, прямым смешанным перевозкам посвящен раздел 5 “Общие правила морской перевозки грузов, пассажиров и багажа”. Указанные Правила действуют в настоящее время в части, не противоречащей действующему законодательству Российской Федерации, до разработки и утверждения новых правил перевозок.

Рассмотрим, какие же вопросы взаимодействия разных видов транспорта должны регламентироваться в транспортном законодательстве на примере главы 4 ТУЖД.

Содержание этой главы можно условно разделить на три вопроса: организация перевозок и работа пунктов перевалки, условия перевозок, ответственность по перевозкам грузов в прямых смешанных сообщениях.

Что касается организации перевозок, то в первую очередь очерчивается круг **участников перевозочного процесса** – это железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов, а также морские и речные порты, автомобильные станции, аэропорты, предусмотренные перечнями, установленными соответствующими федеральными органами исполнительной власти в области транспорта (в настоящее время – Министерство транспорта РФ). Указанные перечни публикуются в сборниках правил перевозок и тарифов соответствующего вида транспорта (ст. 70 ТУЖД).

Далее ограничивается **перечень грузов, допускаемых к перевозке в прямых смешанных сообщениях**. Так, в соответствии со ст. 71 ТУЖД, к таким перевозкам не принимаются грузы наливом в цистернах, а также лес в плотках. Кроме того, транспортные министерства и ведомства утверждают Перечень скоропортящихся, огнеопасных и легкогорючих грузов, которые не следует принимать к перевозкам в прямых смешанных сообщениях (Прил. 1 к Правилам перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении).

Принятие к перевозке отдельных грузов из этого перечня допускается лишь при выполнении определенных условий. Так, например, есть Перечень допускаемых к перевозке в прямом смешанном сообщении скоропортящихся и опасных грузов или грузов, которые должны сопровождаться представителями грузоотправителя или грузополучателя. В Правилах перевозок приводятся условия приема таких грузов к перевозке.

Еще один важный вопрос, по которому необходимо определиться при перевозках в прямых смешанных сообщениях с участием водного транспорта – это **сроки начала приема грузов** портами в пунктах перевалки при открытии навигации и **сроки окончания приема грузов** перед закрытием навигации. Эти сроки должны ежегодно сообщаться по телеграфу морскими и речными портами железным дорогам, представляющим грузы к перевалке, не позднее чем за 20 суток до наступления этих сроков. Для перевалочных пунктов, расположенных восточнее Красноярска, эти сроки сообщаются за 45 дней до их наступления (ст. 160 УВВТ). Сроки открытия и закрытия навигации публикуются в сборниках правил перевозок и тарифов.

После получения извещения о сроках начала и окончания приема груза к перевозке железнодорожные станции принимают к перевозке лишь те грузы, которые в соответствии со сроками доставки грузов по железной дороге могут быть доставлены в пункты перевалки не ранее открытия навигации или до ее закрытия (ст. 74 ТУЖД).

Грузы, доставленные в пункты перевалки до наступления объявленного срока окончания приема грузов, принимаются портами от железных дорог беспрепятственно. Если такие грузы могут быть не доставлены в пункты назначения водным транспортом в связи с прекращением навигации, порты обязаны по согласованию с грузоотправителями определить, как поступить с такими грузами.

Грузы, доставленные в пункты перевалки после наступления объявленного срока окончания приема грузов, могут быть сданы портам с их согласия на хранение. При отказе портов от приема грузов на хранение железные дороги по согласованию с грузоотправителями определяют, как поступить с грузами.

Грузы, следовавшие в прямом водно-железнодорожном сообщении и не доставленные в пункты перевалки в связи с закрытием навигации, должны быть с письменного согласия грузоотправителей отправлены другим портом по назначению в прямом железнодорожном сообщении в течение 40 дней.

О всех зазимовавших грузах пароходство (порт) в пятидневный срок после остановки судна или выгрузки груза уведомляет пункты отправления и назначения для извещения отправителя и получателя. Если груз принят к перевозке после сроков прекращения обязательного приема грузов к перевозке, грузовладелец обязан в декадный срок по получении извещения принять груз или заключить договор на его хранение.

Во всех указанных случаях сроки доставки грузов увеличиваются на время их задержки (ст. 75 ТУЖД).

Транспортное законодательство разграничивает **обязанности по перегрузке грузов в пунктах перевалки**. Перегрузочные работы выполняются портами при перегрузке грузов с морских, речных судов и со складов портов в вагоны, а также из вагонов на морские, речные суда и на склады портов. Железные дороги выполняют перегрузку грузов из вагонов и со складов железнодорожных станций на автомобили, а также из автомобилей в вагоны и на склады железнодорожных станций.

Условия работы железнодорожных станций, портов, других организаций, участвующих в прямом смешанном сообщении, определяются соответствующими узловыми соглашениями, заключенными сроком на 5 лет.

В случае изменения технического оснащения либо технологии работы порта, или железнодорожной станции узловое соглашение по предложению одной

из сторон может быть полностью или частично пересмотрено до истечения срока его действия.

Порядок разработки и заключения узловых соглашений устанавливается правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

В узловых соглашениях, как правило, предусматриваются:

- порядок и сроки взаимной информации о подходе грузов к пункту перевалки;
- порядок совместного планирования работы пункта перевалки;
- места передачи грузов;
- порядок подачи, расстановки и уборки железными дорогами груженых и порожних вагонов;
- технологические сроки погрузки и выгрузки вагонов, судов, автомобилей;
- порядок приема и сдачи грузов и др.

Споры, возникающие при заключении узловых соглашений, рассматриваются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Обязанность перевозчика – доставить груз в установленное время – распространяется и на прямые смешанные перевозки. Общий срок доставки определяется исходя из совокупности сроков доставки каждым видом транспорта, участвующим в перевозочном процессе, и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на транспорте соответствующих видов.

На железнодорожном, морском, речном и автомобильном транспорте срок доставки начинает исчисляться с первой полуночи после приема груза к перевозке, а соблюдение срока доставки на каждом виде транспорта определяется по-разному. На речном транспорте срок доставки считается выполненным, если груз доставлен в порт (пристань) назначения в пределах установленного срока. При перевозках грузов морским транспортом срок доставки считается выполненным с момента извещения грузополучателя о готовности груза к выдаче или выгрузке, если выгрузка из судов производится средствами грузополучателя. Какой груз считается доставленным в срок железной дорогой – говорилось выше (см. ст. 39 ТУЖД).

В прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении сроки доставки грузов речным транспортом увеличиваются: при перевалке грузов мелкими отправлениями – на двое суток, при перевалке остальных грузов – на число суток, необходимое для перевалки грузов по суточным нормам перевалки и по судо-часовым нормам погрузки грузов в суда или разгрузки грузов из судов (ст. 89 УВВТ).

При определении сроков доставки грузов в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении к установленным срокам доставки грузов железнодорожным транспортом добавляются одни сутки на

перевалку грузов, а при завозе мелких отправок – количество суток, необходимое для ожидания дня, в который запланирована погрузка грузов данного направления.

В случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении имущественную **ответственность за просрочку доставки грузов несет сторона, по вине которой допущена просрочка**. Размер штрафных санкций регулируется нормами, действующими на каждом виде транспорта.

Если одним из перевозчиков была допущена просрочка, которая затем полностью компенсирована досрочной доставкой другим перевозчиком, то ответственность за просрочку доставки груза или не наступает или наступает только за просрочку против общего срока доставки.

Если просрочка доставки произошла по вине морского порта, не обеспечившего своевременность выполнения перегрузочных операций, то, хотя самостоятельных сроков перевозки для портов не установлено, не исключено привлечение его в качестве одного из ответчиков либо предъявление ему регрессного иска (ст. 171 УВБТ).

Осуществление грузоотправителем своей обязанности по оплате перевозки в прямых смешанных сообщениях тоже имеет свои особенности. Плата за перевозку грузов в прямом смешанном сообщении взыскивается в следующем порядке:

- по отправлениям с железной дороги: на станции отправления – за протяжение железнодорожного пути всех железных дорог, участвующих в перевозке; в пункте назначения – за протяжение всего водного пути;
- по отправлениям из портов и пристаней: в пункте отправления – за протяжение водного пути всех речных или морских пароходств, участвующих в перевозке; в пункте назначения – за протяжение железнодорожного пути;
- по отправлениям из морских портов при перевозке в прямом водном сообщении: в морском порту отправления – за протяжение морского пути; в пункте назначения – за протяжение внутреннего водного пути;
- по отправлениям из речных портов и с пристаней при перевозке в прямом водном сообщении: в речном порту или на пристани отправления – за все протяжение внутреннего водного пути; в морском порту назначения – за все протяжение морского пути.

При отправлении грузов из портов или с пристаней, кроме провозной платы взыскиваются также сборы за перевалку. За подачу вагонов в порты и уборку вагонов из портов локомотивами, принадлежащими железной дороге, взимаются сборы, указанные в тарифном руководстве.

Суммы, причитающиеся за транзитные участки пути, а также за работы, выполненные в пунктах перевалки, проставляются в перевозочных документах (накладных и дорожных ведомостях) наложением заверительного

штемпеля и взыскиваются с грузополучателя при выдаче груза. По заверительным штемпелям в пунктах назначения взимается также провозные платежи, не взысканные по каким-либо причинам в пункте отправления.

Провозные платежи взыскиваются по тарифам, действующим на соответствующих видах транспорта.

В связи с ограниченной перерабатывающей способностью транспортных узлов для каждого пункта перевалки устанавливаются в соответствии с узловым соглашением нормы перевалки грузов. Учет выполнения норм перевалки ведется в учетных карточках, **за невыполнение норм перевалки виновная сторона выплачивает штрафы**. Стороны также несут виновную **имущественную ответственность за сверхнормативный простой подвижного состава смежного вида транспорта**. При этом в транспортном законодательстве дается перечень случаев, когда виновная сторона освобождается от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов и за задержку судов, а именно:

- непреодолимая сила, военные действия, блокады, эпидемии или иные обстоятельства, которые препятствуют перевалке грузов и при которых запрещено проводить операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварии в транспортных организациях;
- прекращение или ограничение перевозок грузов в установленном порядке;
- перевыполнение или восполнение в течение соответственно первой или второй половины месяца недогруза в соответствии с нормой перевалки.

В случае простоя самоходного судна у причала сверх сроков, установленных узловым соглашением, в связи с неподачей железной дорогой вагонов в количестве, установленном узловым соглашением для перевалки грузов с данного судна непосредственно в вагоны, железная дорога уплачивает штраф в размере 6 % минимального размера оплаты труда за каждую тонну не перегруженного с указанного судна груза за каждые сутки в отдельности.

За сверхнормативный простой несамоходного судна размер указанного штрафа снижается в 2 раза, для рефрижераторного судна увеличивается в 2 раза (ст. 116 ТУЖД).

Если за невыполнение нормы перевалки перевозчики несут ответственность в форме штрафа, то за задержку вагонов, контейнеров в портах под грузовыми операциями и на железнодорожных станциях вследствие невозможности подачи вагонов под погрузку, выгрузку, перевалку по причинам, зависящим от портов, – с них взимается плата за пользование вагонами, контейнерами.

Имущественная ответственность за несохранность грузов до передачи их в пунктах перевалки лежит на сдающей стороне, после передачи – на стороне, принявшей грузы.



Передача грузов в пунктах перевалки осуществляется по передаточным ведомостям, которые готовит сдающая сторона. В передаточной ведомости отражаются сведения о времени предъявления к передаче каждой партии груза, времени фактического приема груза принимающей стороной, краткая характеристика самого груза и др. На всех экземплярах передаточной ведомости сдающая и принимающая стороны обязаны проставить календарные штампы дня предъявления передаточных ведомостей.

Передаточная ведомость в прямых смешанных сообщениях является важным правовым документом, отражающим движение груза в процессе его перевалки и имеет доказательное значение для разграничения ответственности между перевозчиками за сохранность грузов.

Имущественная ответственность перевозчиков за несохранность грузов, принятых для перевозки в прямом смешанном сообщении, определяется соответствующими транспортными уставами и кодексами.

Если при передаче грузов в пункте перевалки будут обнаружены недостача, повреждение (порча) груза либо несоответствие контрольных знаков на пломбе знакам, указанным в накладной, сдающая сторона обязана проверить груз по вложенной фактуре, составить коммерческий акт о результатах проверки и опломбировать вагон или контейнер своей пломбой, о чем сделать соответствующую запись в коммерческом акте с указанием контрольных знаков пломб, наложенных после проверки. Номер коммерческого акта и дата его составления указываются в передаточной ведомости.

На основании коммерческого акта разграничивается ответственность за несохранную перевозку между грузоотправителем и транспортными организациями.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении все перевозчики являются самостоятельными участниками единого обязательства по договору перевозки груза, в связи с чем каждый перевозчик отвечает за свою вину в ненадлежащем исполнении обязательств перед заявителем претензии или иска. Претензии, возникающие из перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются к транспортной организации, завершающей перевозку.

## **4. РАССМОТРЕНИЕ СПОРОВ ПО ПОВОДУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

### **4.1. Претензии к транспортным организациям**

Нарушение перевозчиком условий договора перевозки порождает у грузовладельца законное право требовать компенсации ущерба. Транспортное законодательство предусматривает претензионный порядок рассмотрения споров, связанных с ненадлежащим исполнением договора

перевозки грузов. Претензионный порядок разрешения споров имеет целью обеспечить скорейшее восстановление нарушенных прав, а также освобождает правоохранительные органы от необходимости разрешать бесспорные дела.

Общей правовой базой предъявления и рассмотрения претензий ко всем видам транспорта является Гражданский кодекс, который определяет сроки предъявления и рассмотрения претензий, сроки предъявления исков к перевозчику. Что касается порядка предъявления и рассмотрения претензий, то он определен транспортными уставами и кодексами отдельных видов транспорта.

Поскольку, как уже говорилось выше, не на всех видах транспорта уставы и кодексы приведены в соответствие с новым Гражданским кодексом, то будет рассмотрен претензионный порядок, принятый на железнодорожном транспорте. Следует также заметить, что в основных чертах порядок предъявления и рассмотрения претензий на разных видах транспорта совпадает.

Итак, в соответствии со ст. 135 ТУЖД **до предъявления к железной дороге иска**, возникшего в связи с осуществлением перевозки груза, **обязательно предъявление к ней претензии**. Претензией является письменное требование, направленное железной дороге, об уплате денежной суммы за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по перевозкам. При этом обстоятельства, на которые ссылается заявитель претензии, должны быть подтверждены определенными средствами доказательства. По спорам, связанным с нарушением договора перевозки, обстоятельства, могущие служить основанием материальной ответственности участников договора, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы.

Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств (ст. 134 ТУЖД):

- несоответствия наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в перевозочном документе;
- повреждения (порчи) груза;
- обнаружения груза без перевозочных документов, а также перевозочных документов без груза;
- возвращения железной дороге похищенного груза;
- непередачи железной дорогой груза на железнодорожный подъездной путь в течение 24 часов после оформления документов о выдаче груза. В данном случае коммерческий акт составляется только по требованию грузополучателя.

Железная дорога обязана составить коммерческий акт, если она сама обнаружила перечисленные обстоятельства или если на наличие хотя бы одного из таких обстоятельств указал грузополучатель.

Коммерческий акт составляется:

- при выгрузке грузов в местах общего пользования – в день выгрузки, в соответствующих случаях – в день выдачи грузов грузополучателю;
- при выгрузке грузов в местах не общего пользования – в день выгрузки грузов, при этом проверка грузов должна проводиться в процессе их выгрузки или непосредственно после выгрузки грузов;
- в пути следования грузов – в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

При невозможности составить коммерческий акт в указанные сроки, он должен быть составлен в течение следующих суток.

Коммерческий акт составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений.

В коммерческом акте должны содержаться:

1. точное и подробное описание состояния грузов и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность грузов. Не допускается вносить в коммерческий акт какие-либо предположения и выводы о причинах такой несохранности либо виновности грузоотправителя или железной дороги. На вопросы, содержащиеся в бланке коммерческого акта, даются точные ответы. Не допускается проставление прочерков, знаков повтора вместо повторения необходимых данных;
2. данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены грузы, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе. При неправильных погрузке, размещении или креплении грузов в коммерческом акте указывается, какое из таких нарушений допущено.

К коммерческому акту в отношении порчи скоропортящихся грузов прикладывается выписка из журнала температур.

Коммерческий акт подписывают грузополучатель, если он участвует в проверке грузов, и работники железной дороги, перечень которых устанавливается Правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте. Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, не имеют права отказаться от его подписания. При несогласии с содержанием акта представители сторон вправе изложить свое особое мнение. В установленной форме коммерческого акта отсутствует графа, в которой можно было бы сделать подобную запись, поэтому в акте рядом с подписью делается отметка “с особым мнением (или разногласиями)”, а к коммерческому акту прилагается текст особого мнения. Лица, составившие или подписавшие коммерческий акт, содержащий недостоверную информацию, несут ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

Акт общей формы составляется для удостоверения следующих обстоятельств: утрата документов, приложенных грузоотправителем к накладной; простой вагонов на станции назначения в ожидании подачи под выгрузку по причинам, зависящим от грузополучателя; неочистка вагонов от остатков груза и мусора после выгрузки средствами грузополучателя; неочистка наружной поверхности цистерн и бункерных полувагонов после налива или слива; подача железной дорогой неочищенных вагонов под погрузку средствами грузоотправителя, порта, пристани; отсутствие пломб на вагоне, если в вагонном листе имеется отметка о наложении пломб; повреждение или смена пломб, если при этом отсутствуют обстоятельства, в удостоверение которых составляется коммерческий акт или акт общей формы; повреждение вагона, контейнера, повреждение или утрата предоставленных железной дорогой съемных перевозочных приспособлений; отказ или уклонение от подписи в учетной карточке выполнения заявок на перевозку; самовольное занятие железной дорогой вагонов или контейнеров, принадлежащих предприятиям, организациям, учреждениям или арендованных ими; использование без разрешения железной дороги грузоотправителем, грузополучателем или владельцем подъездного пути вагонов и контейнеров общесетевого парка для своих внутренних перевозок.

Акты общей формы составляются и в некоторых других случаях, могущих служить основанием для материальной ответственности сторон, если при этом не требуется составление коммерческого акта или акта другой специальной формы. Акт общей формы должен быть подписан не менее чем двумя лицами, которые участвовали в удостоверении обстоятельств, послуживших основанием для составления акта.

Помимо коммерческого акта и акта общей формы, для удостоверения обстоятельств, которые могут служить основанием для материальной ответственности сторон, в необходимых случаях составляются и другие документы, такие, как акт о техническом состоянии вагона или контейнера, о повреждении вагона или контейнера, о недосливе цистерн или бункерных полувагонов, акты вскрытия вагона или контейнера для таможенного и пограничного досмотра и некоторые другие.

Далее рассмотрим, кто, по какому поводу и на основании каких документов имеет **право предъявить претензию** железной дороге.

Право на предъявление к железной дороге претензии, возникшей в связи с осуществлением перевозок грузов, либо иска имеют грузоотправители или грузополучатели при представлении следующих документов:

**в случае утраты груза** – грузовой квитанции о приеме груза с отметкой станции назначения о неприбытии груза либо при условии представления подтвержденного банком или иной кредитной организацией, документа об

оплате стоимости груза и справки железной дороги об отправке груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии данного груза;

**в случае утраты, повреждения (порчи) груза** – либо транспортной накладной или надлежаще заверенной ее копии и выданного железной дорогой коммерческого акта, либо накладной или заверенной ее копии с отметкой железной дороги о составлении коммерческого акта в случае его утраты, либо накладной или ее заверенной копии и документов об обжаловании отказа железной дороги в составлении коммерческого акта. На практике заявитель вправе обратиться с претензией к перевозчику по поводу недостачи или порчи груза без коммерческого акта, приложив к претензии доказательства, свидетельствующие об установлении органами суда или следствия факта доступа к грузу во время перевозки;

**в случае просрочки доставки груза** – подлинной транспортной железнодорожной накладной;

**в случае задержки выдачи груза** – железнодорожной накладной и акта общей формы.

К случаям, перечисленным в ст. 135 ТУЖД, следует отнести и другие основания предъявления претензий и исков, а именно:

– грузоотправитель вправе требовать от перевозчика **уплаты штрафа за неподачу вагонов или контейнеров** для выполнения заявки на перевозку;

– грузоотправитель и грузополучатель могут предъявить претензию **о возврате штрафа**, взысканного железной дорогой в безакцептном порядке;

– грузоотправитель, грузополучатель, иные организации имеют право обратиться к перевозчику с претензионным требованием **об уплате штрафа за самовольное использование** железной дорогой принадлежащих им или арендованных ими **вагонов или контейнеров**;

– они же в случае повреждения железной дорогой принадлежащих им вагонов, контейнеров могут требовать от нее отремонтировать эти перевозочные средства или уплатить штраф, а также возместить убытки в части, не покрытой штрафом. При утрате железной дорогой вагонов, контейнеров они вправе предъявить перевозчику **претензию о предоставлении соответствующих перевозочных средств во временное бесплатное пользование**, а в случае невозвращения утраченных вагонов,

контейнеров по истечении трех месяцев – требование о передаче этих перевозочных средств в собственность.

Грузоотправитель и грузополучатель могут передать свои права на предъявление претензий и исков иным юридическим или физическим лицам посредством надлежащим образом оформленного договора поручения или доверенности. При этом передача прав не является уступкой прав требования по обязательствам, связанным с перевозкой груза. Требования к железным дорогам, возникающие в связи с осуществлением перевозки груза, могут быть предъявлены грузоотправителем или грузополучателем.

К претензиям об уплате штрафа за невыполнение заявок на перевозки прилагаются копии заявок и учетные карточки их выполнения, выданные станцией. Претензии о повреждении железной дорогой подвижного состава предъявляются с приложением: акта общей формы; технического акта; документов, подтверждающих факт повреждения железной дорогой подвижного состава и устанавливающих размер повреждения; расчеты суммы претензии. При самовольном занятии железной дорогой вагонов или контейнеров к претензии прилагаются документы, подтверждающие факт самовольного занятия; подлинные накладные или грузовые квитанции; акт общей формы; расчет суммы штрафа. В случае отказа железной дороги в составлении акта общей формы к претензии прилагается доказательство обжалования отказа в отделении дороги.

При требовании возврата штрафов, взысканных в безакцептном порядке, к заявлению прилагается документ, подтверждающий уплату штрафа – полученное от банка платежное требование с отметкой банка или подписанная главным бухгалтером справка об уплате штрафа. Кроме того, нужны данные о том, что отсутствовали правонарушения, послужившие основанием для взыскания штрафа. Грузоотправитель, грузополучатель вправе оспаривать правомерность начисления штрафа до его оплаты, предъявив железной дороге претензию с требованием об отзыве счета.

В претензионном заявлении, кроме основания предъявления претензии, ее обоснования и суммы, должны быть указаны также почтовый адрес и банковские реквизиты заявителя и дата составления претензии.

В соответствии с Правилами предъявления и рассмотрения претензий по перевозкам грузов требования о возмещении за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза должны предъявляться по каждой отправке в отдельности. Допускается объединение претензий, но не более пяти на группу отправок однородных грузов, погруженных на одной станции одним отправителем и на одну станцию назначения одному получателю. Если коммерческий акт составлен на маршрут или группу вагонов, то претензию можно предъявлять на количество отправок, указанных в акте.

Для претензий по другим основаниям (то есть кроме утраты, недостачи, порчи или повреждения) количество требований в одном претензионном заявлении не ограничено.

Новый ТУЖД не устанавливает ограничений по минимальному размеру требований, предъявляемых к железной дороге, но это может быть предусмотрено в новых Правилах перевозок грузов.

Рассмотрим, кто является **адресатом направления претензии** по перевозкам грузов.

Претензии, возникшие в связи с перевозкой грузов, направляются организации, завершающей перевозку (железной дороге назначения или соответствующей организации другого вида транспорта, в ведении которой находится пункт назначения груза).

Претензии по поводу штрафов и пени предъявляются к железной дороге отправления или назначения, допустившей правонарушения, за которые предусмотрена эта санкция.

Претензии в отношении повреждения железной дорогой вагонов или контейнеров рассматриваются железной дорогой по месту нахождения владельцев или арендаторов этих перевозочных средств.

Претензия о возврате взысканного в безакцептном порядке штрафа направляется той железной дороге отправления или назначения, которая взыскала этот штраф.

Претензии к железным дорогам по перевозкам, а также претензии о возврате штрафов, взысканных в безакцептном порядке, могут быть предъявлены в течение **шести месяцев**, а в отношении остальных штрафов и пеней – в течение **45 дней** (ст. 139 ТУЖД). Указанные сроки исчисляются в случаях:

- возмещения за повреждение (порчу), недостачу груза или просрочку его доставки – со дня выдачи груза;
- возмещения за утрату груза – по истечении 30 дней со дня окончания срока его доставки в прямом железнодорожном сообщении или по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки в прямом смешанном сообщении;
- возврата платы за пользование вагонами, контейнерами, штрафа за задержку вагонов, контейнеров – со дня получения заявителем претензии копии инкассового поручения (счета) железной дороги о начислении таких плат или штрафов;
- взыскания штрафа за самовольное занятие железной дорогой вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, другим организациям или арендованных ими, – по истечении срока возврата их в пункт приписки;

- взыскания штрафа за невыполнение принятой заявки на перевозку груза – по истечении пяти дней с момента взыскания штрафа;
- иных случаях, возникших в связи с осуществлением перевозки, – со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий.

Течение срока на предъявление претензии начинается на следующий день после календарной даты события. Если последний день срока предъявления претензии является нерабочим днем, то днем окончания срока считается ближайший следующий за ним рабочий день (ст. 191, 193 ГК).

Перевозчик обязан рассмотреть претензию и о результатах рассмотрения уведомить заявителя в письменной форме в течение 30 дней со дня ее получения. Нарушение заявителем порядка и сроков предъявления претензии дает право перевозчику не рассматривать ее по существу и возвратить приложенные к ней документы заявителю (ст. 140 ТУЖД), но если перевозчик рассмотрел претензию, поданную с пропуском срока по существу, то он впоследствии не вправе ссылаться на пропуск этого срока заявителем.

Железная дорога может удовлетворить претензию полностью или частично либо отклонить ее. При отклонении претензии или ее частичном признании железная дорога в письменном уведомлении должна указать основания принятого ею решения со ссылкой на соответствующие статьи ТУЖД. Представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю. Если претензия отклонена со ссылкой на акт, о котором заявителю неизвестно, то железная дорога вместе с остальными документами высылает ему копию этого акта.

В уведомлении о признании претензии полностью или частично железная дорога должна указать, в какой сумме удовлетворена претензия. При полном удовлетворении требований документы, представленные заявителем, остаются в управлении железной дороги.

Перевозчик, признав претензию полностью или частично, должен перечислить заявителю признанную сумму. В противном случае заявитель претензии должен обратиться в органы, совершающие нотариальные действия для получения исполнительной надписи. Она проставляется на подлинном извещении управления железной дороги, посланном клиенту с указанием суммы претензии, признанной железной дорогой. За получением такой надписи клиент может обратиться не позднее трех лет, а в отношениях между юридическими лицами – не более одного года со дня возникновения права на иск. Такими же сроками ограничивается и предъявление исполнительной надписи. Взыскание по исполнительной надписи осуществляется в порядке, установленном гражданским процессуальным законодательством РФ для исполнения судебных решений.



## 4.2. Порядок предъявления исков

В соответствии со ст. 141 ТУЖД в случае полного или частичного отказа удовлетворить претензию, а также при неполучении ответа на нее от железной дороги в течение 30 дней, заявитель претензии может обратиться с иском в суд.

Исковой срок составляет 1 год со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требований, таким образом, исчисление начала течения срока исковой давности совпадает с начальным моментом исчисления претензионного срока.

Иски предъявляются в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью, в суд общей юрисдикции или арбитражный суд по месту нахождения управления железной дороги, к которой предъявлены или могли быть предъявлены претензии. Юридические лица, а также граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица и имеющие статус индивидуального предпринимателя, с иском к железной дороге должны обращаться в арбитражный суд. Иски, предъявленные частными лицами, а также возникшие по перевозкам в международных сообщениях, должны направляться в суд общей юрисдикции.

По претензиям, вытекающим из перевозок в прямом смешанном сообщении с участием разных видов транспорта, иск следует предъявлять к тому перевозчику, в ведении которого находится конечный пункт перевозки и к которому была предъявлена претензия.

Форма и содержание искового заявления строго регламентированы. При обращении с иском в суд общей юрисдикции в заявлении должны быть указаны: наименование суда, в который подается заявление; наименование истца и ответчика и их местонахождения; обстоятельства, которыми истец обосновывает свое требование, и доказательства, подтверждающие изложенные обстоятельства; требование истца и цена иска, если иск подлежит оценке; перечень прилагаемых к заявлению документов. К исковому заявлению должны быть приложены копия претензионного требования и ответ железной дороги о полном или частичном отклонении претензии. Если ответ от железной дороги не был получен в установленный срок, то необходимо приложить доказательство о предъявлении претензии. Если эти документы не возвращены перевозчиком при ответе на претензию, то об этом необходимо указать в исковом заявлении.

Исковое заявление подписывается истцом или его представителем при наличии доверенности. От имени организации заявление подписывает руководитель или его заместитель. Исковое заявление представляется в суд с копиями по числу ответчиков. Если исковое заявление подано в суд с нарушением указанных требований, то истцу устанавливается срок на устранение недостатков. Если в этот срок недостатки не будут устранены, то

заявление считается не поданным и возвращается истцу. Возвращение искового заявления не препятствует вторичному обращению в арбитражный суд после устранения допущенных нарушений в оформлении иска.

В принятии искового заявления может быть отказано в следующих случаях:

- обращение было сделано в суд с нарушением подсудности или подведомственности;
- уже имеется решение гражданского, арбитражного или третейского суда по спору между теми же сторонами, о том же предмете и по тем же основаниям, или такое дело уже находится в производстве;
- иск предъявлен к организации, которая в соответствии с законодательством не может быть ответчиком по такому спору.

Суд не вправе рассматривать также заявления по спорам, разрешение которых входит в компетенцию других органов (служебных, административных и др.). Так, в суде не будут рассматриваться заявления о взыскании сумм, которые в соответствии с законодательством списываются в безакцептном порядке через учреждения банка. В таком порядке взыскиваются, например, штрафы за невыполнение заявки на перевозку, за самовольное использование подвижного состава, за задержку подвижного состава, за превышение грузоподъемности вагона и другие.

Здесь следует сделать небольшое отступление. ТУЖД предполагает обязательный претензионный порядок при рассмотрении споров по перевозкам грузов, следовательно, без предварительного предъявления претензии исковое заявление не будет рассматриваться. В этой части транспортное законодательство противоречит нормам ГК, поэтому в Постановлении пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 года сказано, что предъявление грузоотправителем или грузополучателем претензии к предприятию железнодорожного транспорта за пределами сроков, предусмотренных статьей 139 ТУЖД, при условии соблюдения установленного порядка предъявления претензий, не является основанием к возвращению искового заявления. Однако, если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных ст. 139 ТУЖД сроков на предъявление претензии к железной дороге, то арбитражный суд в соответствии с частью 3 статьи 95 Арбитражного процессуального кодекса РФ вправе отнести на истца судебные расходы, независимо от исхода спора.

Таким образом, этим постановлением арбитражный суд узаконил свое право принять исковое заявление даже при нарушении претензионного порядка рассмотрения спора.

#### **4.3. Порядок расчетов по претензиям и искам**

Рассмотрим порядок расчетов по признанным претензиям или удовлетворенным искам.

Требования грузоотправителей и грузополучателей о возмещении стоимости утраченных и поврежденных грузов удовлетворяются дорогами назначения за счет дорог, ответственных за несохранные перевозки, путём последующих расчетов с этими дорогами. Размер ответственности каждой дороги в отдельности определяется дорогой назначения на основании коммерческих актов, материалов расследования, розыскной переписки и Инструкции по актово-претензионной работе на железных дорогах.

Определив размер убытка по признанной претензии или удовлетворенному иску за несохранные перевозки, дорога назначения должна послать виновной дороге не позднее 15 суток со дня удовлетворения претензии или иска письменное требование о возмещении убытка с приложением расчета и материалов, подтверждающих виновность. Ответственная за несохранность груза дорога обязана не позднее чем через 10 дней со дня получения требования сообщить свое согласие на перечисление суммы. При несогласии ответственной дороги с результатами расследования она должна в этот же срок выслать дороге назначения свои мотивированные возражения с приложением подтверждающих ее невиновность документов.

При расчетах между дорогами по судебным делам ответственные дороги возмещают все взысканные суммы, включая расходы по ведению дела и проценты на признанную сумму претензии или сумму, выплачиваемую по решениям арбитражного или гражданского суда. Расчеты между железными дорогами должны производиться в добровольном порядке в полном соответствии с Инструкцией по актово-претензионной работе на железных дорогах.

Если между дорогами не будет достигнуто согласие по вопросу об оплате по претензиям на сумму более 5 тыс. р., то железная дорога, которая удовлетворила претензию или иск, может обратиться в Бюро экспертизы и стандартов при Департаменте грузовой и коммерческой работы МПС. Заявление в Бюро экспертизы и стандартов может быть направлено в месячный срок, который исчисляется по судебным делам с момента вступления в законную силу решения гражданского или арбитражного суда, а по претензиям, удовлетворенным в добровольном порядке, – с момента удовлетворения претензии.

К заявлению, подписанному начальником службы грузовой и коммерческой работы, должно быть приложено расчетное дело с материалами, подтверждающими вину ответственной дороги, которой направляется копия заявления. Ответственная дорога не позднее 15-дневного срока со дня получения копии заключения обязана выслать в Бюро экспертизы и стандартов отзыв по существу заявления с приложением соответствующих материалов (копии отзыва направляются другим дорогам, участвующим в споре). Если такой отзыв не будет получен в установленный срок, спор рассматривается по материалам дороги, подавшей заявление.

К заявлению, направленному в Бюро экспертизы и стандартов, должны прилагаться документы претензионного дела, включая акты, переписку по розыску груза, оперативное донесение о несохранности, акт экспертизы, копию решения суда, счет, накладную, копию доклада о результатах расследования и принятых мерах по указанным случаям, копию расчета оплаченной претензии.

Бюро экспертизы и стандартов рассматривает полученное спорное дело и готовит проект решения. Решения по спорам, выносимые Департаментом грузовой и коммерческой работы МПС, направляются службам грузовой и коммерческой работы дорог, участвующих в споре. За рассмотрение спорного дела дорога уплачивает Бюро экспертизы и стандартов сбор в размере 2 % от суммы спора. Расчеты между дорогами производятся через Финансовое управление МПС.

Споры между дорогами по оплаченным претензиям и искам за утрату, порчу и недостачу грузов рассматриваются на претензионных совещаниях железных дорог РФ и СНГ, созываемых по указанию МПС дважды в год. На эти совещания выносятся также дела, по которым ответственная дорога на запрос дороги назначения отказала в перечислении причитающейся с нее суммы. Организует и руководит претензионным совещанием Совет Арбитров. Решения по спорным вопросам о расчетах, принятые на претензионных совещаниях и оформленные протоколами, являются окончательными и обжалованию не подлежат.

Претензионное совещание разграничивает ответственность между железными дорогами по суммам, выплаченным по претензиям и искам за несохранные перевозки в зависимости от степени вины железной дороги в нарушении договора перевозки.

По каждому случаю установлен перечень вины и степень ответственности каждой из сторон. Так, суммы, выплаченные за недостачу или повреждение груза, погруженного или перегруженного средствами дороги и следовавшего в вагоне или контейнере за пломбами железной дороги, относятся за счет дороги, исправные пломбы которой оказались на вагоне или контейнере. При смене пломб в пути следования и последующем увеличении размера недостачи груза суммы, выплаченные за увеличившуюся недостачу груза, относят на счет дороги, за пломбами которой установлена эта недостача. Если на вагоне или контейнере не окажется пломб или будут неисправные пломбы, за несохранность груза отвечает дорога, на которой обнаружена эта неисправность, если только она не была обнаружена и оформлена актом при приеме поезда от соседней дороги.

За недостачу груза, подлежащего перевозке в вагоне за пломбами, но оказавшегося в вагоне без пломб или без пломбы с одной стороны, и если в этих же случаях отсутствуют в вагонном листе сведения о пломбах, ответственность несет в первом случае дорога погрузки или перегрузки, а во

втором случае – в равных долях железная дорога отправления и железная дорога, где утрачена одна из пломб.

Суммы, выплаченные за недостачу и порчу груза, погруженного на открытом подвижном составе, на котором перевозка этого груза действующими Правилами перевозки грузов не разрешена, относятся за счет дороги, допустившей такую погрузку. За увеличившуюся после перегруза недостачу груза, перевозимого на открытом подвижном составе, отвечает дорога, производившая перегруз.

При перевозке грузов в неисправных вагонах и контейнерах ответственность несет дорога, допустившая погрузку или перегруз груза в вагоны и контейнеры с техническими неисправностями.

Суммы, выплаченные за утрату и повреждение груза, погруженного на открытом подвижном составе средствами дороги, относятся на счет дороги погрузки или сортировки, если не будет установлено, что груз утрачен или поврежден на другой дороге.

Суммы, выплаченные за недостачу груза, прибывшего без признаков, свидетельствующих о его сохранности, а также в полувагонах с открытыми люками, относятся за счет дорог, где обнаружена утрата груза.

За утечку зерновых грузов (вследствие неправильной установки и закрепления хлебных щитов при погрузке или перегрузке грузов средствами железной дороги) ответственность несет дорога, пломбы которой оказались на вагоне.

За утрату наливных грузов по причине перегруза или несвоевременного устранения течи, а также вследствие повреждений котла цистерны отвечает дорога, на которой это произошло.

За порчу груза вследствие подмочки его в вагоне, контейнере из-за сорванной или поврежденной в пути следования крыши отвечает дорога, на которой это обнаружено. Если актом о техническом состоянии вагона, контейнера будет установлено, что техническая неисправность возникла по причине некачественного ремонта, то убыток относится на дорогу, производившую ремонт. При повреждении вагона или контейнера в пути следования, приведшем к несохранности груза, отвечает дорога, на которой произошло повреждение подвижного состава.

Суммы, выплаченные за порчу скоропортящегося груза, перевозимого в рефрижераторных поездах, секциях, в результате неправильного обслуживания, относятся на счет дороги приписки вагона (секции). За порчу скоропортящихся грузов вследствие нарушения установленного порядка обслуживания изотермического подвижного состава отвечает дорога, допустившая эти нарушения. За порчу груза вследствие приема к

отправлению с нарушением Правил перевозки скоропортящихся грузов отвечает дорога погрузки. За нарушение установленного порядка приема или выдачи скоропортящихся грузов, а также за нарушения при проведении экспертизы в случае порчи, приведшие к невозможности определить виновника (получателя или отправителя), виновная дорога платит 50 % суммы убытка. За порчу груза вследствие просрочки в доставке ответственность несут дороги, допустившие просрочку, пропорционально количеству дней просрочки.

В случае неприбытия груза по назначению ответственность несет:

– дорога назначения, если допустила нарушение инструкции по розыску грузов;

- дорога, которая задержала доказательство сдачи груза на соседнюю дорогу;
- дорога, которая оплатила претензию и не выслала своевременно дороге фактической выдачи груза материал для предъявления регрессного иска;

– дорога фактической выдачи груза, если она не приняла своевременно мер к возмещению убытка в регрессном порядке;

– дорога, которая не доказала сдачу вагона.

Суммы, выплаченные дорогами назначения за утрату или повреждение груза в связи с крушениями и браком, относятся на счет дороги, в пределах которой произошли крушение или брак. В тех случаях, когда будет установлено, что крушение или брак произошли по вине другой дороги, виновная дорога обязана возместить убыток дорогам назначения.

Сумма выплаты за уничтожение и порчу легкогорючего груза и грузов, следовавших в вагоне совместно с ним, при пожарах, возникновение которых произошло по причине неправильного оформления перевозочных документов, неправильном формировании поезда (без установленного прикрытия), неисправности искрогасительных приспособлений локомотива или погрузки груза в неочищенный от легкогорючего мусора и остатков легкогорючего груза вагон, относят на дорогу, которая допустила эти нарушения.

За уничтожение и порчу грузов, не относящихся к легкогорючим, убыток в результате пожара относят на дорогу, в пределах которой произошел пожар, если не будет установлена вина другой дороги .

За утрату перевозочных документов, разъединение документов и груза или засылки их не по назначению отвечает дорога, на которой допущены эти нарушения. Если при этом груз был реализован на другой дороге в нарушение правил реализации грузов и по этой причине образовались убытки, то их сумма делится поровну между дорогой, разъединившей груз и документы, и дорогой, неправильно реализовавшей груз.

Если дорога допустила нарушения в составлении коммерческого акта, несвоевременно выслала его и другие документы ответственной дороге, что послужило причиной удовлетворения претензии или иска, то сумма убытка относится на дорогу, допустившую такие нарушения.

По другим случаям, которые привели к убыткам, но не регламентированы Инструкцией по актово-претензионной работе на железных дорогах, ответственность устанавливается отдельными указаниями Департамента грузовой и коммерческой работы МПС.

## Образцы транспортных договоров

### ГODOVOЙ ДОГОВОР

#### на перевозку грузов автомобильным транспортом

г. \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ 19 \_\_ г.

Автотранспортное предприятие \_\_\_\_\_, именуемое в  
дальнейшем "Автотранспортное предприятие", в лице

\_\_\_\_\_

(фамилия, имя, отчество, должность)

действующего на основании \_\_\_\_\_, с одной стороны, и \_\_\_\_\_,  
именуемое в дальнейшем "Клиент", в лице \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(фамилия, имя, отчество, должность)

действующего на основании \_\_\_\_\_, с другой стороны, заключили  
договор о нижеследующем:

#### *1. Предмет договора*

1. Автотранспортное предприятие обязуется принимать, а Клиент  
предъявлять к перевозке грузы на основании утвержденного годового плана в  
объеме \_\_\_\_\_ с распределением по номенклатуре грузов и кварталам  
согласно приложению 1.

Из общего объема перевозок централизованно выполняются перевозки  
следующих грузов: \_\_\_\_\_ согласно приложению  
1.



2. Для выполнения перевозок с оплатой по повременным тарифам Автотранспортное предприятие выделяет Клиенту автомобили с объемом работы \_\_\_\_\_ автомобиле-часов.

3. В соответствии с годовым договором и в пределах квартального плана Автотранспортное предприятие по согласованию с Клиентом за 10 дней до начала квартала утверждает месячные планы и определяет декадные плановые задания на перевозку грузов на первый месяц квартала согласно приложению 2.

Декадные плановые задания на второй и третий месяцы квартала устанавливаются в таком же порядке, за 10 дней до начала соответствующего месяца.

4. Автотранспортное предприятие выполняет для Клиента связанные с перевозкой транспортно-экспедиционные операции и услуги: вывоз (завоз) грузов с промышленных предприятий, баз, складов, станций железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов.

5. Сумма настоящего договора определяется ориентировочно в \_\_\_\_\_.

## *II. Условия перевозок*

6. Перевозки грузов выполняются Автотранспортным предприятием на основании заявок, представляемых Клиентом по форме согласно приложению 3. Клиент представляет заявку на перевозку грузов в письменной форме или по телефону:

а) не позднее 14 ч дня, предшествующего дню перевозки, при осуществлении внутригородских, пригородных и технологических перевозок;

б) не позднее 48 ч при осуществлении междугородных перевозок.

К заявке прилагается согласованный сторонами график подачи автомобилей в пункты погрузки, с указанием суточного или среднесуточного объема перевозок грузов.

Среднесуточный объем перевозок грузов должен соответствовать, как правило, 1/10 объема перевозок грузов, установленного декадным плановым заданием, с возможным отклонением в сторону увеличения или уменьшения до 10 % от общего объема декадного объема перевозок.

7. Автотранспортное предприятие обязано:

а) определять типы и количество автомобилей, необходимых для осуществления перевозок грузов, в зависимости от объема и характера перевозок, и обеспечивать подачу подвижного состава по всем пунктам погрузки в часы, указанные в согласованном сторонами графике;

б) подавать под погрузку исправный подвижной состав в состоянии, пригодном для перевозки данного вида груза и отвечающем санитарным требованиям;

в) принимать на себя ответственность за сохранность в пути всех перевозимых по настоящему договору грузов, за исключением грузов, которые перевозятся с сопровождающим представителем Клиента;

г) доставить вверенный ему Клиентом груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю).

#### 8. Клиент обязан:

а) обеспечить при перевозке строительных и других грузов в массовых количествах прием и отпуск грузов ежедневно не менее чем в две смены,

в том числе в выходные и праздничные дни, не допуская в эти дни снижения объема погрузочно-разгрузочных работ;

б) осуществлять своими силами и средствами с соблюдением требований безопасности движения и обеспечения сохранности грузов и подвижного состава погрузку на автомобили (автопоезда) и разгрузку с автомобилей (автопоездов) грузов на своих складах и базах с 8 до 22 ч без перерыва на обед, не допуская простоя автомобилей (автопоездов) под погрузкой и выгрузкой сверх установленных предельных норм времени, и обеспечивать механизацию погрузочно-разгрузочных работ, а именно: осуществлять эти работы механизированным способом, внедряя прогрессивные методы их выполнения, а также применять средства простейшей механизации.

*Примечание.* В случаях, когда Автотранспортное предприятие принимает на себя выполнение погрузочно-разгрузочных работ, в договоре должны предусматриваться условия, обеспечивающие максимальное использование погрузо-разгрузочных механизмов, обязанность Клиента предоставлять место для стоянки и мелкого ремонта погрузочно-разгрузочных механизмов, а также помещения для отдыха рабочих;

в) до прибытия автомобиля под погрузку подготовить груз к перевозке (затарить, подгруппировать по грузополучателям, заготовить перевозочные документы, а также пропуски на право проезда к месту погрузки и выгрузки грузов и т. п.);

г) проверить перед погрузкой пригодность в коммерческом отношении подвижного состава для перевозки данного груза;

д) представить Автотранспортному предприятию на предъявленный к перевозке груз товарного характера товарно-транспортную накладную установленной формы, являющуюся основным перевозочным документом, по которому производятся прием груза к перевозке, перевозка груза и сдача его грузополучателю.

Грузы товарного характера, не оформленные товарно-транспортными накладными, автотранспортным предприятием или организацией к перевозке не принимаются.

Перевозка грузов нетоварного характера оформляется в установленном порядке актом замера или актом взвешивания;

е) содержать подъездные пути в пунктах погрузки и выгрузки, а также погрузочно-разгрузочные площадки в исправном состоянии, обеспечивающем в любое время осуществления перевозок беспрепятственное и безопасное движение и свободное маневрирование автомобилей (автопоездов) грузоподъемностью до 12 т при одновременном фронте погрузки (выгрузки) для автомобилей и средств малой механизации, автопоездов; иметь устройства для освещения рабочих мест и подъездных путей к ним при работе в вечернее и ночное время, а также необходимые для погрузки и перевозки приспособления и вспомогательные материалы;

ж) обеспечивать своевременное и надлежащее оформление в установленном порядке путевых листов и товарно-транспортных документов, фактическое время прибытия и убытия автомобилей из пунктов погрузки и выгрузки;

з) предоставлять в пунктах погрузки водителям и другим представителям Автотранспортного предприятия для служебного пользования телефонную связь;

и) не допускать перевозок грузов, выполняемых в централизованном порядке Автотранспортным предприятием, автомобилями других организаций.

При выполнении централизованных перевозок въезд подвижного состава на территорию Клиента, а также погрузка и выгрузка его в пределах согласованного сторонами графика производятся вне очереди.

9. Путевой лист, заверенный печатью Автотранспортного предприятия, при предъявлении водителем-экспедитором документа, удостоверяющего его личность, является основанием для получения им груза к перевозке с материальной ответственностью Автотранспортного предприятия.

10. Дополнительные условия: при задержке сверх установленного времени производства погрузочных работ по вине Клиента последний принимает необходимые меры для обеспечения водителей автотранспортных средств, выделенных для перевозки груза, нормальными условиями проживания на территории Клиента.

### *III. Расчеты за перевозку*

11. Размер платы за перевозку грузов, а также размер сборов за выполнение Автотранспортным предприятием связанных с перевозкой операций и услуг определяются по согласованию сторон.

12. Причитающиеся Автотранспортному предприятию суммы за перевозку грузов и связанные с ней транспортно-экспедиционные операции и другие услуги оплачиваются Клиентом Автотранспортному предприятию при приеме заявки на перевозку чеками или платежными поручениями, акцептованными банком.

Сторонами могут предусматриваться в установленном порядке расчеты плановыми платежами.

13. Окончательный расчет по платежам за перевозку грузов, а также за транспортно-экспедиционные операции и другие услуги производится Клиентом на основании счета Автотранспортного предприятия. Основанием для выписки счета за осуществленную перевозку служат товарно-транспортные накладные либо акты замера или, акты взвешивания груза, а за пользование автомобилями, оплачиваемыми по повременному тарифу, – данные путевых листов, заверенные Клиентом.

### *IV. Ответственность сторон*

14. Автотранспортное предприятие и Клиент в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из настоящего договора, несут взаимную материальную ответственность в пределах, установленных Уставом автомобильного транспорта РСФСР.

15. При систематическом нарушении Клиентом пунктов "а", "б" и "е" ст. 8 настоящего договора, а также порядка расчетов Автотранспортное предприятие помимо санкций, предусмотренных УАТ РСФСР, имеет право приостановить перевозку грузов, предупредив об этом Клиента за пять дней.

*V. Срок действия договора*

16. Срок действия настоящего договора устанавливается с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_.

17. Юридические адреса и реквизиты сторон:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**ДОГОВОР**

**на централизованный завоз (вывоз) грузов автомобильным  
транспортом на станции железных дорог**

г. \_\_\_\_\_ 19 \_\_ г.

Автопредприятие ,

именуемое в дальнейшем "Автопредприятие", в лице

(фамилия, имя, отчество, должность)

действующего на основании \_\_\_\_\_, с одной стороны и  
станция, именуемое в дальнейшем "Станция", в лице \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ ,

(фамилия, имя, отчество, должность)

действующего на основании \_\_\_\_\_, с другой стороны,  
заключили настоящий договор:

1. Автопредприятие обязуется в соответствии с планом перевозок в пределах  
сроков бесплатного хранения обеспечить вывоз всех грузов, прибывающих в  
места общего пользования станции ,

а также завоз грузов, отправляемых через склады указанной станции.  
Централизованному завозу (вывозу) не подлежат опасные грузы,

перевозимые наливом в цистернах, а также запрещенные к перевозке на автомобильных дорогах в соответствии со ст. 18 УАТ РСФСР.

Объем централизованного завоза и вывоза грузов на \_\_\_\_\_ устанавливается в размере по вывозу \_\_\_\_\_ и по завозу .

2. Планирование централизованного завоза (вывоза) грузов производится в порядке, предусмотренном п. 9 Правил централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, расположенных на территории РФ.

3. Автопредприятие выполняет часть транспортно-экспедиционных операций, связанных с выполнением централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом на станцию и со станции ,

а именно: проверяет качество тары и упаковку грузов, оформляет перевозочные документы, переадресовку грузов за согласованную сторонами плату.

4. Подача автомобилей под погрузку (выгрузку) производится по согласованному станцией с Автопредприятием графику.

5. Фронты одновременной погрузки-разгрузки автомобилей (прицепов) устанавливаются: по погрузке – по соглашению сторон; по разгрузке – по соглашению сторон.

6. Станция и Автопредприятие организуют погрузку (выгрузку) автомобилей по прямому варианту "вагон-автомобиль" и "автомобиль-вагон" в следующем порядке – стороны согласуют этот порядок в зависимости от характера груза, механизированного или немеханизированного способа погрузки (выгрузки).

7. Для погрузки грузов в автомобили (автопоезда) и выгрузки из них устанавливаются сроки. Их размер зависит от грузоподъемности автомобиля и вида груза и исчисляется в минутах по таблицам \_\_\_\_\_.

8. Выдача грузов станцией Автопредприятию, а также прием груза станцией от Автопредприятия производится по правилам, действующим на железнодорожном транспорте для мест общего пользования.

9. Расчеты по причитающимся платежам, сборам и штрафам производятся платежными поручениями, акцептованными банком в соответствии с действующими на автомобильном транспорте тарифами и штрафными санкциями.

10. Станция обязана содержать подъездные пути к пунктам погрузки и выгрузки, а также погрузочно-разгрузочные площадки в исправном состоянии, обеспечивающем в любое время осуществление перевозок, беспрепятственное и безопасное движение и свободное маневрирование

автомобилей, иметь устройство для освещения рабочих мест и подъездных путей к ним при работе в вечернее и ночное время.

11. Дополнительные условия. При непредвиденных обстоятельствах (стихийные бедствия, аварии на станции и т. п.), вызвавших значительную задержку в производстве погрузочно-разгрузочных работ, станция обеспечивает своими силами и средствами необходимые бытовые условия для рабочих Автопредприятия на время вынужденного простоя.

12. Станция и Автопредприятие за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств, вытекающих из настоящего договора, несут материальную ответственность в соответствии с Правилами Централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом общего пользования на станции железных дорог, расположенных на территории РФ.

13. По всем вопросам, не предусмотренным настоящим договором, стороны руководствуются уставами и. правилами, действующими на железнодорожном и автомобильном транспорте, а также Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом общего пользования на станциях железных дорог, расположенных на территории РФ.

14. Адреса и реквизиты сторон:

Автопредприятие Станция

---

---

# ДОГОВОР

## транспортно-экспедиторского обслуживания

г. \_\_\_\_\_ 19 \_\_ г.

Предприятие ,  
именуемое в дальнейшем "Грузовладелец", в лице ,

(фамилия, имя, отчество, должность)

действующего на основании \_\_\_\_\_, с одной  
стороны, и порт \_\_\_\_\_, именуемый в дальнейшем  
"Порт", в лице ,

(фамилия, имя, отчество, должность)

действующего на основании \_\_\_\_\_, с другой  
стороны заключили настоящий договор:

### *1. Предмет договора*

1.1. Грузовладелец поставляет, а Порт производит работы по перевалке и транспортно-экспедиторской обработке грузов в номенклатуре и объемах, указанных в приложении № 1 к настоящему договору. Количество понимается  $\pm 10\%$  и корректируется в зависимости от подписания договоров.

Выгрузка вагонов, доставивших грузы в Порт, хранение грузов, погрузка их на суда, а также документальное оформление запроданных Грузовладельцем товаров на условиях \_\_\_\_\_ производится силами и средствами Порта в соответствии с действующими правилами Департамента морского транспорта.

1.2. Для складирования завозимых грузов Порт выделяет складскую площадь для единовременного хранения. Нормы единовременного хранения указаны в приложении.



1.3. Грузовладелец обеспечивает подачу судов под вывоз товара в согласованные на каждый месяц сроки.

1.4. Грузовладелец оплачивает услуги Порта в согласованном настоящим договором порядке.

1.5. Представителем Грузовладельца в Порту является ,  
с которым у него имеется договор.

## *2. Условия договора*

### 2.1. Планирование и информация:

2.1.1. Завоз груза подтверждается Портом при наличии лицензии на продажу товара в принятом порядке.

2.1.2. Грузовладелец самостоятельно осуществляет согласование и планирование с МПС подачи вагонов для завоза грузов в Порт в объемах, согласованных с Портом на каждый месяц.

2.1.3. Ежемесячное количество завозимого в Порт груза должно соответствовать объему вывоза по месячным графикам.

2.1.4. Завоз и вывоз груза производится в соответствии с месячным планом перевозок, объявляемым Департаментом морского транспорта и МПС.

2.1.5. Грузовладелец обеспечивает направление Порту (телекс, телеграф) информации об отгрузке груза по железной дороге в течение двух рабочих дней после сдачи грузов железной дороге, с указанием даты отгрузки, наименования товара, количества тонн и места назначения.

2.1.6. Грузовладелец за 10 суток до начала планируемого месяца сообщает Порту график подачи судов под погрузку с указанием наименования судна, даты подачи судна, наименования и количества груза, место назначения. За 2-е суток до начала планируемого месяца Порт на основании сводного месячного графика сообщает Грузовладельцу планируемые даты начала и ожидаемого окончания обработки и обслуживания судов. Грузовладелец направляет Порту информацию о фактическом подходе судна за 72, 48 и 24 часа.

2.1.7. После отхода судна Порт в течение 48 часов направляет Грузовладельцу и, по его поручению, Грузополучателю информацию об отгрузке груза.

### 2.2. Обязанности Порта:

2.2.1. Порт выгружает груз из вагонов, оформляет документально его прием в соответствии с действующими правилами перевозок. Приемные акты высылаются Грузовладельцу со счетами за погрузочно-разгрузочные работы. Отгрузочные документы (коносаменты) в течение 48 часов с момента их оформления (исключая выходные и праздничные дни) вручаются Портом представителю Грузовладельца или высылаются в его адрес.

2.2.2. На погрузку каждого судна Порт, совместно с администрацией судна, составляет грузовой план, который согласовывается с представителями в порту.

2.2.3. Порт производит погрузку грузов на судно в соответствии с поручениями Грузовладельца своими средствами по нормам, указанным в приложении № 1.

2.2.4. Порт обеспечивает сохранность груза при его перевалке и хранении, не допуская засорения. В случае засорения товара по вине Порта последний оплачивает Грузовладельцу все расходы, связанные с возвратом товара, и несет полную материальную ответственность в случае претензий покупателей по качеству товара.

При поступлении товара, засоренного посторонними предметами, Порт совместно с представителями железной дороги составляет коммерческий акт и высылает его в адрес Грузовладельца для предъявления претензий. Порт производит зачистку груза, о чем также составляется соответствующий акт. Расходы по зачистке товара оплачиваются Грузовладельцем.

2.2.5. Натурная инвентаризация навалочных грузов производится Портом совместно один раз в год по состоянию на \_\_\_\_\_ 200 \_\_ г.

Учет и сверка количества грузов, принятых и отгруженных Портом, а также остатков навалочных грузов производится один раз в год, в момент проведения инвентаризации по всему поступившему и отгруженному количеству грузов с учетом норм естественной убыли при перевозках морским транспортом, хранении в Порту до отгрузки на экспорт, перевалку и взвешивание в портах отправления и назначения.

2.2.6. Порт производит по отдельным соглашениям с Грузовладельцем оформление расчетных документов для расчетов с покупателями за отгруженные из Порта грузы и сдачу этих документов в банк.

2.2.7. Порт обеспечивает проставление календарных штампов станции на железнодорожных накладных, представленных Грузовладельцем в случае неприбытия вагонов с грузом.

2.2.8. Порт оказывает Грузовладельцу другие услуги по отдельным договорам или заявкам за отдельную плату.

### 2.3. Обязанности Грузовладельца:

2.3.1. Грузовладелец обеспечивает завоз груза в Порт и подачу судов под его вывоз в объемах, согласованных в месячном графике завоза и вывоза груза.

2.3.2. Грузовладелец обязан зафрахтовать судно, пригодное под погрузку данного груза, и обеспечить направление Порту капитаном судна документа о готовности к приему данного груза.

2.3.3. Грузовладелец вручает Порту через своего представителя поручение на погрузку судна за 48 часов до подачи судна по графику. Поручение должно содержать условия оформления коносамента и другие необходимые реквизиты, предусмотренные формой. Поручения, не имеющие необходимых реквизитов, к исполнению не принимаются, о чем Порт информирует Грузовладельца через его представителя. При этом ответственность за простой судна несет Грузовладелец.

2.3.4. Грузовладелец обеспечивает своевременное декларирование товара в установленном порядке.

2.3.5. Грузовладелец выдает Порту необходимую информацию о грузах, в т. ч. требования в договорах к качеству товара, порядок определения окончательного веса груза, своевременно представляет в распоряжение Порта все требуемые транспортные и товаросопроводительные документы.

2.3.6. Грузовладелец при необходимости договаривается с \_\_\_\_\_ о проведении анализов по качеству грузов, производстве количественной экспертизы, в том числе об определении количества груза по осадке судна.

2.3.7. Грузовладелец в трехмесячный срок с даты составления, высылает Порту все акты, сертификаты и иные документы проверки массы груза в портах выгрузки по каждому судну, по которому производилась проверка массы груза.

2.3.8. Грузовладелец дает указание своему представителю в порту производить в поручениях на отгрузку грузов отметку о том, что грузы перевозятся в счет прямого договора.

### 2.4. Общие условия

2.4.1. Форс-мажорные обстоятельства (ливневые дожди, сильные ветры и т.п.), влияющие на сохранность навалочных грузов открытого хранения, должны быть подтверждены сертификатами о наступлении таких обстоятельств ТПП РФ.

2.4.2. В операциях по обслуживанию груза от имени и по поручению Грузовладельца при заключении и исполнении настоящего договора и других

договоров может выступать третье лицо, которое имеет юридически оформленные полномочия Грузовладельца.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств третьим лицом Грузовладелец несет перед Портом ответственность как за свои собственные действия. Привлечение Грузовладельцем для выполнения операций третьих лиц не может изменить условий настоящего договора.

2.4.3. В целях укрепления и развития производственных связей Грузовладелец и Порт организуют и проводят в случае необходимости совещание по подведению итогов работы по настоящему договору в согласованные сроки.

2.4.4. В случае невывоза груза из Порта в установленные сроки Порт вправе реализовать его в установленном порядке.

### *3. Порядок расчетов*

3.1. Плата за переработку договорных объемов грузов, завезенных в Порт в пределах установленных норм единовременного хранения, производится Грузовладельцем Порту в размерах аккордной ставки Прейскуранта

---

3.2. Счет, платежные требования-поручения за погрузочно-разгрузочные работы предъявляются Портом по прибытии груза. Датой прибытия груза в Порт считается дата карточки учета грузов. Счета за хранение груза предъявляются после его отгрузки из Порта. Срок хранения исчисляется по дате карточки учета груза и дате отгрузочного коносамента. При хранении груза в Порту более 2-х месяцев счета за хранение могут предъявляться Портом по истечении каждого последующего месяца.

3.3. Оплата за погрузочно-разгрузочные работы и хранение указанных в приложении № 1 грузов производится по массе, указанному в железнодорожных накладных, если груз принят Портом от железной дороги без перевески, но с учетом данных коммерческих актов, если груз принят с перевеской. При этом Порт имеет право применять нормы естественной убыли в случае, если установлена фактическая недостача груза.

3.4. Расчеты производятся непосредственно между Портом и Грузовладельцем по фактическим расходам согласно калькуляции Порта – за зачистку полувагонов, подачу-уборку вагонов, очистку груза от посторонних предметов.

3.5. Оплата дополнительных услуг Порта, не оговоренных настоящим договором, регулируется Сводом обычаев Порта.

3.6. Расчеты производятся по счетам Порта, предъявляемым Грузовладельцу в порядке правил расчетов платежными требованиями-поручениями.

#### 4. Ответственность сторон

4.1. Стороны несут взаимную имущественную ответственность за невыполнение настоящего договора в соответствии с действующим законодательством.

4.2. Все споры, вытекающие из настоящего договора, при недостижении их урегулирования между сторонами, передаются на рассмотрение соответствующего арбитражного суда.

4.3. Во всем, что не предусмотрено настоящим договором, стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

4.4. Настоящий договор вступает в силу со дня его подписания и действует по \_\_\_\_\_.

***Если ни одна из сторон за месяц до истечения срока действия договора не заявит о его пересмотре, то договор будет считаться пролонгированным на следующий год.***

#### 5. Юридические адреса и реквизиты сторон:

Грузовладелец Порт

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гражданский кодекс РФ. Ч. 2. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / под ред. О.М. Козарь, А.Л. Маковского, С.А. Хохлова. – М., 1996. – 704с.
2. Комментарий к транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. Т.Е. Абовой и проф. В.Б. Ляндреса. – М.: Юридическая фирма “Контракт”, 1998. – 304 с.
3. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств-участников содружества Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики, 1994. – 81 с.
4. Ходунов М.Е., Колпаков Н.Т. Комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта Союза ССР. –2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1986. – 216 с.
5. Вопросы применения транспортного устава железных дорог Российской Федерации / ж.-д. транспорт. Серия Правовая работа. Экспресс-информация. – М.: 1998. – Вып. 1. – 35 с.
6. Новиков В.М., Иваницкий Н.М. Основы транспортного права (железнодорожный транспорт): Учеб. для вузов ж.-д. трансп. – М.: Транспорт, 1995. – 192 с.
7. Новиков В.М., Климанов В.С. Теория и практика транспортного права. Ч. 2.: Учеб пособие. – М.: Российский гос. открытый ун-т путей сообщения, 1997. – 80 с.
8. Калачев Е.С., Калачева С.А. Документы в транспортных операциях. Договоры перевозки – М.: “Приор”, 1998. – 128 с.
9. Дегтяренко В.Н., Зимин В.В., Костенко А.И. Организация перевозок грузов. –М.: “Приор”, 1997. – 448 с.
10. Завидов Б.Д. Договорное право России. ИПК “Лига разума”. – М., 1998. – 528 с.