



**КОММЕНТАРИЙ К ПОСТАНОВЛЕНИЮ  
ПЛЕНУМА ВЫСШЕГО АРБИТРАЖНОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
от 6 октября 2005 г. N 30  
О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА "УСТАВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"**

**Введение**

[Арбитражная практика в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом]

Значение арбитражной практики в сфере регулирования перевозок грузов железнодорожным транспортом продолжает возрастать. Об этом свидетельствует не только постоянно, из года в год увеличивающееся количество судебных актов, но так же и влияние судебного толкования норм права (пусть и по конкретным делам) на весь механизм правоприменения в данной области.

В этой связи ознакомление с обобщениями, разъяснениями и выводами арбитражных судов и, в частности, судов кассационной и надзорной инстанций становится насущной необходимостью, причем не только для юристов, но для иных специалистов в сфере перевозок грузов.

Постановление Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от «06» октября 2005г. «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Постановление), несомненно, выделяется из общего массива разъяснений и обобщений высшей инстанции системы арбитражных судов и, прежде всего, концентрацией нормативного элемента в его положениях. Это дает основание принимать данные положения как очень близко тяготеющие к правовым нормам (хотя формально к ним и не относящимся). Сама форма представления разъяснений в виде последовательности формулировок (очень напоминающих мотивировочные части судебных актов) свидетельствует об этом.

Вместе с тем, такой способ представления мнения судебной инстанции оставляет место для пояснения и нуждается в указании на подоплеку, тот конкретный случай, который и лежит в основе обязательного указания Высшего Арбитражного Суда.

Обращаем особое внимание: Постановление содержит ряд принципиально важных новелл в практике разрешения споров в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом. Некоторые тенденции, сформировавшиеся еще до принятия нового Устава железнодорожного транспорта, переломлены позицией ВАС, другие получили новое развитие.

[Цели данного комментария]

Настоящий комментарий составлен юристами ООО «Принцип права. Юридические консультации» на основе анализа арбитражной практики, подходов законодателя и правоприменителей (в частности, ОАО «Российские железные дороги») к разрешению спорных вопросов, и имеет своей целью дать представление о возможном направлении судебной практики и характере позиций судов в результате принятия Постановления.

Комментарий имеет практическую направленность и ориентирован на практикующих юристов, в сфере перевозок железнодорожным транспортом, специалистов организаций промышленного железнодорожного транспорта, компаний-операторов подвижного состава. Комментарий может стать подспорьем при формировании правовой позиции по конкретному спорному вопросу, в том числе и при подготовке к защите прав и законных интересов в арбитражном суде.

## **Примечания**

Текст Постановления приведен по публикации в газете «ЭЖ-Юрист», 2005, № 44. Наиболее важные моменты в тексте Постановления отмечены выделенным шрифтом. Комментарий приведен к каждому пункту Постановления. Для удобства работы с текстом пункты разделены по тематическим группам.

Комментирующие статьи состоят из указателя «статус», сообщающего о значении пункта и новизне изложенного в нем подхода к разрешению спорного вопроса, и собственно правового комментария, обосновывающего и разъясняющего позицию суда при разрешении спора.

Термин «грузовладелец» употребляется в Обзоре как условный и относится к грузоотправителям, грузополучателям и владельцам пути необщего пользования.

## **Сокращения**

В данном Комментарии приведенные сокращения имеют следующие обозначения:

АПК РФ – Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации

ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации

ВАС – Высший Арбитражный Суд Российской Федерации

ФАС МО – Федеральный арбитражный суд Московского округа

ФАС УО – Федеральный арбитражный суд Уральского округа

ФАС СКО – Федеральный арбитражный суд Северо-Кавказского округа

ФАС СЗО – Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа

ФАС ДО – Федеральный арбитражный суд Дальневосточного округа

ФАС ВСО – Федеральный арбитражный суд Восточно-Сибирского округа

ФАС ЗСО – Федеральный арбитражный суд Западно-Сибирского округа

ФАС ВВО – Федеральный арбитражный суд Волго-Вятского округа

ФАС ЦО – Федеральный арбитражный суд Центрального округа

ФАС ПО – Федеральный арбитражный суд Поволжского округа

УЖТ, Устав – Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 07.07.2003) "Устав Железнодорожного Транспорта Российской Федерации" (принят ГД ФС РФ 24.12.2002)

ТУЖД - Федеральный закон от 08.01.1998 N 2-ФЗ "Транспортный устав железных дорог Российской Федерации"

ТехПД - технологический центр по обработке перевозочных документов

## СОДЕРЖАНИЕ

<a href="#">Вводный комментарий (Преамбула)</a>	стр. 4
<a href="#">Договоры с перевозчиком (пункты 1-3)</a>	стр. 4
<a href="#">Заявки. Учетные карточки (пункты 4-12)</a>	стр. 5
<a href="#">Погрузка. Принятие грузов к перевозке (пункты 13-16)</a>	стр. 10
<a href="#">Расходы перевозчика. Задержка вагонов в пути следования (пункты 17-18)</a>	стр. 12
<a href="#">Плата за перевозку. Порядок расчетов (пункты 19-24)</a>	стр. 13
<a href="#">Окончание перевозки. Выдача грузов (пункты 25-29)</a>	стр. 17
<a href="#">Ответственность (пункты 30-38)</a>	стр. 20
<a href="#">Переадресовка (пункт 39)</a>	стр. 26
<a href="#">Претензии (пункты 40-49)</a>	стр. 27
<a href="#">Акты и иски (пункты 50-53)</a>	стр. 32
<a href="#">Заключительные положения (пункт 54)</a>	стр. 34

## Вводный комментарий

В связи с возникающими в судебной практике вопросами и в целях обеспечения единообразия подходов к разрешению споров по применению Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, вступившего в силу 19 мая 2003 года, Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации на основании статьи 13 Федерального конституционного закона "Об арбитражных судах в Российской Федерации" постановляет дать арбитражным судам следующие разъяснения.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Пункт содержит указание на правовой статус Постановления и основания его принятия. В соответствии с пунктом 2 статьи 13 Федерального конституционного закона «Об арбитражных судах в Российской Федерации» указания Пленума ВАС, изданные по вопросам его ведения обязательны для арбитражных судов. Указанное означает, что неприменение данных разъяснений при принятии судебного акта является основанием для обжалования такого акта в вышестоящей инстанции (как неправильное применение норм материального права). Особое значение разъяснениям Пленума ВАС также придает и АПК РФ, статья 170 которого предусматривает возможность сослаться в мотивировочной части решения на постановления Пленумов ВАС.

## Договоры с перевозчиком

1. Заключение между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем) долгосрочных договоров об организации перевозок при систематическом осуществлении перевозок грузов, договоров об участии перевозчика в проверке состояния грузов, их массы, количества мест при исправной перевозке и некоторых других договоров, в отношении которых обязанность сторон по их заключению не установлена, не является обязательным. **Поэтому при отказе одной из сторон заключить такой договор другая сторона не вправе требовать его заключения в судебном порядке.**

Разногласия сторон, возникшие при заключении указанных договоров, могут быть рассмотрены арбитражным судом в случае, когда достигнуто соглашение сторон о передаче спора на разрешение арбитражного суда в соответствии со статьей 446 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ).

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 4 Постановления Пленума ВАС № 18 от 12.11.1998г. «О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации» (далее – Постановление № 18). Как и ранее Пленум ВАС отсылает к общим положениям ГК о договорах, указывая на отсутствие ограничений свободы договора в данном случае.

2. Согласно статье 55 Устава отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Отношения по подаче и уборке вагонов, маневровой работе для грузоотправителей (грузополучателей), имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, регулируются договорами на подачу и уборку вагонов, заключаемыми перевозчиками с грузоотправителями (грузополучателями) (статья 56 Устава).

Заключение названных договоров обязательно как для перевозчика, который является владельцем инфраструктуры, так и для владельца железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправителя (грузополучателя). При неосновательном уклонении одной из сторон от заключения этих договоров другая сторона вправе в соответствии с пунктом 4 статьи 445 ГК РФ и пунктом 2.12 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования<sup>1</sup> обратиться в арбитражный суд с заявлением об обязанности заключить договор. Суд принимает заявление к рассмотрению на общих основаниях.

В случае если перевозчик и владелец железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправитель (грузополучатель) не пришли к соглашению по отдельным пунктам указанных договоров, заявления о рассмотрении таких разногласий принимаются без представления письменного соглашения сторон о передаче разногласий на разрешение арбитражного суда.

До передачи спора на разрешение арбитражного суда перевозчик совместно с владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования или грузоотправителем (грузополучателем) принимает меры к урегулированию возникших разногласий.

Сроки, в течение которых оставшиеся неурегулированными разногласия по упомянутым договорам могут быть переданы на рассмотрение арбитражного суда, Уставом не предусмотрены.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Пункт повторяет положения пункта 15 Постановления № 18. Единственное дополнение, содержащееся в настоящем Постановлении касается сроков по неурегулированным разногласиям - суд указывает, что специальных сроков УЖТ не содержит, следовательно при разрешении данного вопроса следует исходить из общих положений статьи 445 ГК РФ.

**Важное замечание.** Грузоотправителям, грузополучателям, владельцам железнодорожных путей необщего пользования при заключении договоров на эксплуатацию и обслуживание железнодорожных путей необщего пользования и договоров на подачу уборку вагонов на новый срок следует иметь ввиду, что перечень случаев, при которых перевозчик вправе в одностороннем порядке изменить или расторгнуть ранее действовавшие договоры (в том числе с обращением в арбитражный суд), является исчерпывающим и содержится в статье 450 ГК РФ и статье 64 УЖТ РФ. В случаях, не предусмотренных настоящими статьями, перевозчик не вправе понуждать владельца к изменению условий действующего или заключению нового договора. (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО от 17 октября 2005г. № Ф09-3358/05-С5).

3. Арбитражным судам следует исходить из того, что заключение договоров, связанных с обслуживанием контрагентов, имеющих на железнодорожном пути необщего пользования свои склады, погрузочно-разгрузочные площадки либо примыкающие к железнодорожным путям владельца этих путей свои железнодорожные пути, является обязанностью как этих сторон, контрагентов, так и перевозчика, если перевозчик обслуживает железнодорожный путь необщего пользования своим локомотивом (статья 60 Устава).

Контрагенты могут быть освобождены от обязанности заключить договор, если докажут, что они не осуществляют и не будут осуществлять работы, связанные с погрузкой и выгрузкой грузов в свои склады и на своих подъездных путях и их перевозкой.

---

<sup>1</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 N 26, зарегистрированные Министерством юстиции Российской Федерации 19.06.2003, N 4764.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Пункт практически дословно повторяет позицию пункта 16 Постановления № 18 и каких-либо изменений и уточнений не содержит.

## Заявки. Учетные карточки

4. В статье 11 Устава предусмотрены порядок и сроки представления грузоотправителем заявок на перевозку грузов, сроки рассмотрения их перевозчиком, основания отказа перевозчика в согласовании заявок.

Заявка с отметкой о ее принятии (согласованная заявка), а при отказе от принятия - с указанием причин отказа в ее согласовании возвращается перевозчиком грузоотправителю не позднее чем за три дня до заявленного срока начала перевозки.

В случаях когда заявка, поданная **с нарушением сроков**, установленных Уставом и правилами перевозок грузов, перевозчиком принята [1], либо им не возвращена [2], либо возвращена с нарушением предусмотренных статьей 11 Устава сроков [3] или когда перевозчик не сообщил об отказе в приеме заявки [4], арбитражным судам следует считать, что заявка перевозчиком принята и последующие его возражения приниматься во внимание не должны.

**Статус:** уточняющий, содержит уточнение ранее занятой позиции.

**Правовой комментарий.** Пункт практически дословно повторяет позицию пункта 6 Постановления № 18. Отличие состоит в указании на условия, при которых принятая с нарушением срока заявка подлежит исполнению. Прежний перечень говорил лишь о невозможности последующего отказа при принятии заявки или несообщении в срок об отказе. Тогда как новый перечень отмечает среди таких условий еще и не возвращение заявки или возвращение ее с нарушением установленных сроков.

**Важное замечание.** Прежнее разъяснение Пленума ВАС (в п. 6 Постановления № 18) касалось также нарушения **порядка подачи** заявки, а не только сроков. Соответственно можно сделать вывод, что данный пункт Постановления не распространяется на заявки, поданные в срок, но с нарушением порядка их подачи и принятые перевозчиком.

5. По инициативе грузоотправителя или осуществляющей перевалку грузов организации перевозчик может внести изменения в принятые заявки, касающиеся перераспределения перевозок грузов по железнодорожным станциям назначения, с уплатой сбора, предусмотренного статьей 11 Устава. В этом случае **сбор за непредъявление грузов для перевозки на железнодорожную станцию назначения может быть взыскан только исходя из измененной заявки**, а не из заявки, поданной грузоотправителем ранее.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Позиция Пленума ВАС представляется очевидной, поскольку не исполняется именно принятая (т.е. измененная) заявка, и вероятно нашла свое отражение в Постановлении в связи с новым судебным толкованием нормы абз. 7 статьи 94 Устава о сборе за непредъявление грузов для перевозки на железнодорожную станцию назначения (см. пункт 8 Постановления и комментарий к нему). Подобное положение содержится в пункте 9 Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом<sup>1</sup> и разделялась перевозчиком ранее, применительно к аналогичным нормам ТУЖД (см. например: Телеграмма МПС РФ № Р-4891 от 4 мая 2000 года).

<sup>1</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 16.06.2003 N 20, зарегистрированные Министерством юстиции Российской Федерации 19.06.2003, N 4761.

6. Сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке на перевозку грузов железнодорожную станцию назначения не подлежит взысканию, если такая перевозка должна была осуществляться в вагонах, контейнерах, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или организациям, с которыми грузоотправителем заключен договор по обеспечению такими вагонами, контейнерами, **либо вагоны, контейнеры являлись арендованными.**

**Статус:** уточняющий, уточняет формулировку положений Устава, и Правил перевозок грузов.

**Правовой комментарий.** Данным уточнением дополнен перечень условий, при которых не взимается сбор, предусмотренный абз. 7 статьи 94 Устава и пунктом 9 Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом. Так, в соответствии с данным пунктом Постановления сбор не взимается, если перевозка должна была осуществляться в арендованных грузоотправителями, грузополучателями или третьими лицами вагонами (контейнерах).

7. Согласно статье 94 Устава в случае предупреждения грузоотправителем перевозчика о неиспользовании вагонов, контейнеров не менее чем за два дня до дня погрузки размер штрафа снижается на одну треть.

**Однако сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке на перевозку грузов железнодорожную станцию назначения не подлежит уменьшению и в том случае, когда штраф снижен на одну треть.**

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Данный пункт Постановления исходит из предусмотренного статьей 2 Устава значения термина «сбор». В указанном значении сбор, предусмотренный абз. 7 статьи 94 Устава, не является мерой ответственности, и к нему не могут быть применены нормы о снижении штрафа. Данное положение содержится в частности в пункте 13 Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

8. При рассмотрении споров, связанных с взысканием с грузоотправителей названных сборов (пункты 5 - 7 настоящего Постановления), следует учитывать, что указанные сборы не являются мерой имущественной ответственности. Поэтому суд не может применять правила об ответственности, в том числе о праве арбитражного суда на уменьшение размера неустойки в соответствии со статьей 333 ГК РФ.

**Для взыскания с грузоотправителя указанных сборов представление перевозчиком доказательств фактического оказания (выполнения) грузоотправителю каких-либо услуг или работ не требуется.**

**Статус:** нововведение, содержит принципиальное изменение практики.

**Правовой комментарий.** Еще в период действия статьи 105 ТУЖД, содержавшей тождественные статье 94 Устава положения о сборе за непредъявление груза для перевозки на железнодорожную станцию назначения, в практике большинства федеральных арбитражных судов округов сложился подход, в соответствии с которым, при взыскании сбора суды требовали от перевозчика доказывания выполнения дополнительных работ или услуг в связи с не предъявлением груза на станцию назначения. Данный подход сохранился в практике судов округов и с вступлением в силу нового Устава (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ВСО от 30 мая 2005 г. NA33-27927/04-С1-Ф02-2377/05-С2, Постановление ФАС МО от 7 октября 2004 г. N КГ-А40/9025-04, Постановление ФАС ВВО от 21 июля 2005 г. N А82-7424/2004-45, Постановление ФАС УО от 20 октября 2005 г. N Ф09-3445/05-С5, Постановление ФАС СЗО от 10 октября 2005 г. N А56-42785/04).

При этом в указанных актах суды, в частности, отмечали, что согласно статье 2 Устава сбор - это не включенная в тариф ставка оплаты дополнительной операции и работы.

Судами подчеркивалось, что уплата сбора не является мерой ответственности отправителя, а является дополнительными расходами, которые он должен понести в объеме установленных в соответствующем порядке ставок за дополнительные операции или работы, произведенные железной дорогой (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО от 20 октября 2005 г. N Ф09-3445/05-С5).

Во всех без исключения случаях доказательств выполнения дополнительных операций и работ по причине не предъявления груза к перевозке на станцию назначения перевозчик не представлял, что и служило основанием для отказа в удовлетворении требования о взыскании сбора.

**Важное замечание.** Указанный пункт Постановления изменил сложившуюся практику, что почти сразу же нашло отражение в постановлениях ФАСов округов по конкретным делам. При этом суды, отмечая правомерность взыскания сбора, прямо ссылаются на данное Постановление (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ВСО от 24 ноября 2005 г. NA33-6598/2005-Ф02-5291/05-С2).

9. Документом, подтверждающим выполнение принятой перевозчиком заявки на перевозку грузов, является учетная карточка, которая согласно пункту 3 Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом подписывается перевозчиком и грузоотправителем по окончании каждого отчетных суток либо суток, установленных для погрузки грузов в соответствии с принятой заявкой.

При несогласии со сведениями, указанными в учетной карточке, грузоотправитель подписывает такую карточку с отметкой "с разногласиями". Эти разногласия в случае оспаривания перевозчиком содержащихся в карточке сведений рассматриваются арбитражным судом.

**Данные, содержащиеся в учетной карточке, удостоверенные подписями представителей грузоотправителей и перевозчиков, являются основанием для определения ответственности сторон за невыполнение заявки на перевозку грузов.**

**Если грузоотправитель или перевозчик отказывается подписать учетную карточку, содержащиеся в ней данные оцениваются в совокупности с иными доказательствами.**

**Статус:** уточняющий, содержит нововведение, упорядочивающие практику применения.

**Правовой комментарий.** Данный пункт Постановления дополняет и уточняет позицию, изложенную в пункте 3 Постановления Пленума ВАС РФ от 25.01.2001 N 1 "О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" (далее - Постановление № 1).

Комментируемый пункт содержит указание на порядок доказывания и допустимость доказательств при рассмотрении споров о взыскании штрафов за непредъявление грузов к перевозке (статья 94 Устава). При этом можно выделить три ситуации:

1) в деле имеются подписанные учетные карточки (абз. 1 и 3 пункта 9 Постановления). В такой ситуации при разрешении спора суд должен исследовать только представленные карточки, не обращаясь к другим доказательствам.

2) в деле имеются учетные карточки, подписанные с разногласиями (абз. 2 пункта 9 Постановления). В указанной ситуации в предмет судебного рассмотрения входит правовая оценка разногласий (приложенных к учетной карточке), при этом могут быть приняты доказательства обосновывающие доводы, изложенные в разногласиях.

3) в деле имеются не подписанные учетные карточки (абз. 4 пункта 9 Постановления). В такой ситуации оценивается вся совокупность доказательств, причем даже примерного ограничительного перечня данный пункт Постановления не приводит.

**Важное замечание.** Ранее арбитражные суды даже при наличии в деле подписанных учетных карточек обращались к исследованию всей совокупности доказательств, в том числе и ведомостей подачи-уборки и переписки сторон (по данному вопросу смотрите,



например, Постановление ФАС ВСО от 15 июня 2005 г. NA74-5130/2004-Ф02-2702/05-С2).

Также ранее арбитражные суды **даже** при отсутствии подписи грузоотправителя в учетной карточке могли отказаться от исследования остальных доказательств, кроме учетной карточки и акта общей формы. Так, в Постановлении ФАС СЗО от 16.09.2005 N А13-69/2005-04, суд отклонил довод грузоотправителя о необходимости исследовать ведомости подачи уборки вагонов, из которых следовало, что вагоны перевозчиком не подавались.

10. В соответствии с абзацем четвертым статьи 116 Устава грузоотправитель освобождается от уплаты штрафа за невыполнение принятой перевозчиком заявки на перевозку грузов вследствие обстоятельств, при которых операции по погрузке, выгрузке грузов выполнять запрещено.

В том случае, если невыполнение заявки, по мнению грузоотправителя, произошло по указанной причине, он должен приложить к учетной карточке соответствующие акты или указания **компетентных органов** о запрещении погрузки, выгрузки грузов в определенные дни.

**Статус:** уточняющий, уточняет положение Правил перевозок грузов.

**Правовой комментарий.** Данный пункт Постановления уточняет положение абз. 2 пункт 12 Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом, расширяя состав документов, представляемых в случае временного запрещения погрузки. Так, Правила содержат указание на копии соответствующего решения федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта или владельца инфраструктуры, в Постановлении же содержится ссылка на компетентные органы (при этом следует иметь в виду, что владелец инфраструктуры к государственным (компетентным) органам в соответствии с действующим законодательством не относится).

11. Абзацем четвертым статьи 116 Устава предусмотрено также освобождение грузоотправителя от уплаты штрафа за невыполнение заявки при аварии у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности грузоотправителя.

Грузоотправитель, который ссылается на данное обстоятельство, должен приложить к учетной карточке, а при наличии спора с перевозчиком по этому вопросу представить в арбитражный суд акты об аварии, составленные соответствующими государственными **органами**, содержащие сведения о том, когда произошла авария, **и доказательства, подтверждающие, что в связи с аварией осуществление основной производственной деятельности прекращено.**

**Статус:** уточняющий, уточняет положение Правил перевозок грузов.

**Правовой комментарий.** Ранее разъяснения по данному вопросу приводились в пункте 19 Постановления № 18. Данный пункт Постановления приводит положение абз. 1 пункта 12 Правил составления учетной карточки выполнения заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

**Важное замечание.** Правила также содержат требования о предоставлении доказательств, подтверждающих, что в связи с аварией осуществление основной производственной деятельности прекращено. При этом, однако, следует отметить, что Правила требуют представить не сами акты государственных органов, а их копии.

12. При применении абзаца четвертого статьи 117 Устава перевозчик может быть освобожден от уплаты штрафа за невыполнение заявки на перевозку грузов только в том случае, **если докажет**, что грузоотправителем (а в случаях, предусмотренных

соглашением сторон, грузополучателем) не внесена плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи за ранее осуществленные перевозки.

Для освобождения перевозчика от уплаты штрафа по основаниям, установленным абзацем шестым статьи 117 Устава, перевозчик обязан представить арбитражному суду доказательства того, что неподача им указанного в учетной карточке количества вагонов, контейнеров произошла по причине задержки грузоотправителем такого же количества вагонов, контейнеров в связи с их погрузкой, выгрузкой, очисткой и промывкой.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Абзац первый данного пункта Постановления, возлагая на перевозчика бремя доказывания факта невнесения грузоотправителем платежей по ранее осуществленным перевозкам корреспондирует правилу статьи 65 АПК, в силу которого лицо участвующее в деле должно доказать те обстоятельства, на которые оно ссылается. Абзац второй комментируемого пункта приводит прежнюю позицию Пленума ВАС, изложенную в пункте 20 Постановления № 18.

### Погрузка. Принятие грузов к перевозке

13. В соответствии со статьей 20 Устава перевозчик обязан подавать под погрузку исправные, очищенные внутри и снаружи от остатков ранее перевозимых грузов, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретного груза вагоны, контейнеры со снятыми приспособлениями для крепления (за исключением несъемных). Техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов и контейнеров определяет перевозчик.

Погрузка грузоотправителем грузов в поданные перевозчиком технически неисправные вагоны, контейнеры не освобождает последнего от ответственности за несохранность груза.

Поэтому в случае, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность несет перевозчик. Перевозчик может быть освобожден от ответственности только тогда, когда докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые он предотвратить не мог и устранение которых от него не зависело, либо представит доказательства, подтверждающие, что неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Разъяснения, приведенные в настоящем пункте практически дословно повторяют разъяснения суда, данные в пункте 7 Постановления № 18. Необходимо отметить, что позиция суда относительно положений, касающихся ответственности перевозчика за утрату, недостачу, порчу груза (статья 95 УЖТ РФ), которые произошли из-за технической неисправности вагона, остается неизменной на протяжении многих лет. При этом в данном пункте подчеркивается, что обстоятельства, являющиеся основанием освобождения перевозчика от ответственности, должны быть доказаны перевозчиком в каждом конкретном случае (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО от 29 сентября 2005г г. Ф09-4199/04-С3). Однако, практику разрешения споров по данному вопросу федеральными арбитражными судами округов нельзя назвать однозначной (подробнее по данному вопросу смотрите пункт 37 настоящего Постановления и комментарий к нему).

14. Арбитражным судам следует иметь в виду, что согласно статье 20 Устава обязанность по проверке технической исправности котлов, арматуры и универсальных сливных приборов цистерн перед наливом возложена на грузоотправителя. Если же грузоотправитель не выполнил указанные обязанности и вследствие технической неисправности котлов, арматуры и универсальных сливных приборов произошла утрата или недостача груза при перевозке, обязанность по возмещению грузополучателю

(грузоотправителю) стоимости утраченного либо недостающего груза на перевозчика возложена быть не может.

**Статус:** нововведение, суд ранее разъяснений по данному вопросу не давал.

**Правовой комментарий.** В настоящем пункте суд фактически устанавливает дополнительное основание освобождения перевозчика от ответственности за утрату или недостачу груза при перевозках грузов наливом. Однако следует иметь в виду, что такое освобождение перевозчика от ответственности за утрату или недостачу груза может иметь место **только** при условии, что такая утрата или недостача произошли **по причине неисполнения грузоотправителем обязанностей по проверке** технической исправности котлов, арматуры и универсальных сливных приборов цистерн под наливом, возложенных на него статьей 20 УЖД РФ. Порядок такой проверки устанавливается пунктами 2.5, 4.4 Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума<sup>1</sup>. Следовательно, соблюдение грузоотправителем предусмотренных указанными правилами требований к проверке, о чем сделаны соответствующие записи и отметки, не может считаться основанием освобождения перевозчика от ответственности в случаях утраты или недостачи груза после принятия груза к перевозке (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС СЗО от 27 октября 2005 г. № А26-12579/04-15, Постановление ФАС СЗО от 11 октября 2005 г. № А26-12566/04-15).

15. Если погрузка обеспечивается грузоотправителем, то он определяет пригодность вагонов, контейнеров в коммерческом отношении для перевозки конкретных грузов. Понятие коммерческой пригодности содержится в статье 20 Устава.

Грузоотправитель вправе отказаться от вагонов, контейнеров, непригодных для перевозки конкретного груза; перевозчик должен подать взамен указанных вагонов, контейнеров исправные, пригодные для перевозки такого груза вагоны, контейнеры.

Если при перевозке произошла утрата, недостача, повреждение (порча) груза вследствие того, что он был погружен грузоотправителем в коммерческом отношении непригодный вагон, контейнер, от погрузки в который грузоотправитель не отказался, то перевозчик подлежит освобождению от ответственности за несохранность такого груза. В этом случае ответственность перед грузополучателем за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза может быть возложена на грузоотправителя.

**Статус:** уточняющий, содержит изменение ранее занятой позиции.

**Правовой комментарий.** Разъяснения, данные судом в настоящем пункте соотносятся с разъяснениями, приведенными в пункте 8 Постановления № 18. Позиция суда в отношении обстоятельств, являющихся основанием для освобождения перевозчика от ответственности за утрату, порчу груза в случаях, когда она произошла вследствие перевозки груза в коммерческом отношении непригодном вагоне осталась неизменной, однако изменилась позиция суда в отношении диспозитивности нормы, говорившей об обстоятельствах, при которых возможно освобождение перевозчика от ответственности, а также случаев, при которых возможно возложение ответственности за несохранную перевозку на грузоотправителя. Если раньше суд оставлял рассмотрение каждого конкретного случая на усмотрение арбитражных судов, указывая на то, что железная дорога **может быть** освобождена арбитражным судом от ответственности за несохранность этого груза (абз. 2 пункта 8 Постановления № 18), то сейчас суд занял более определенную позицию - перевозчик подлежит освобождению от ответственности **во всех** подобных случаях. При этом, если ранее, по мнению суда, грузоотправитель для освобождения себя от ответственности за несохранную перевозку должен был доказать вину железной дороги (!), то в комментируемом постановлении суд, решил именно вопрос

<sup>1</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации 18.06.03 № 25, зарегистрированные в Министерстве юстиции Российской Федерации 19.06.03 № 4769

о возложении ответственности за несохранную перевозку на грузоотправителя перед грузополучателем оставить на усмотрение арбитражных судов.

16. После выгрузки грузов вагоны, контейнеры в соответствии с правилами перевозок грузов должны быть очищены внутри и снаружи, в необходимых случаях - промыты и продезинфицированы (статья 44 Устава).

При нарушении требований, указанных в данной статье, перевозчик вправе не принимать от грузополучателя порожние вагоны, контейнеры впредь до выполнения этих требований и взыскать плату за пользование вагонами за все время их задержки.

Если перевозчик принял от грузополучателя неочищенный вагон, контейнер, что подтверждено актом общей формы, с такого грузополучателя по требованию перевозчика арбитражный суд взыскивает штраф, предусмотренный статьей 103 Устава. В этом случае плата за пользование вагонами, контейнерами подлежит взысканию до момента принятия таких вагонов перевозчиком.

При подаче перевозчиком без согласия грузоотправителя под погрузку порожнего неочищенного вагона, контейнера перевозчик несет ответственность, установленную статьей 103 Устава.

Если перевозчик принял от грузополучателя неочищенные вагоны, контейнеры и в таком виде подал их грузоотправителю без его согласия, он не может в последующем в целях освобождения его от уплаты штрафа ссылаться на то, что, по его мнению, ответственность должен нести грузополучатель, не исполнивший обязанности по очистке вагонов, контейнеров.

**Статус:** уточняющий, содержит дополнения и уточнения ранее занятой позиции.

**Правовой комментарий.** Разъяснения по данному вопросу давались судом ранее в пункте 6 Постановления № 1. Однако разъяснения относительно ответственности грузополучателя за возврат неочищенного вагона, а также ответственности перевозчика за подачу неочищенного вагона приводятся судом впервые. Новеллой также является приведенная в последней части пункта позиция по поводу ответственности перевозчика за подачу под погрузку неочищенных вагонов, которые ранее были приняты неочищенными у грузополучателя. Здесь необходимо отметить, что грузоотправитель при возникновении подобных ситуаций может воспользоваться своим правом отказаться от поданного неочищенного вагона согласно статье 20 УЖТ.

**Важное замечание.** На практике комментируемый вопрос является давней проблемой для грузовладельцев, и особенно трудно разрешим он в случае подачи вагонов под «сдвоенные операции». После выгрузки новый грузополучатель обнаруживает остатки ранее перевозимых грузов, но при этом обязан сдать перевозчику полностью очищенный вагон согласно статье 44 УЖТ, пункту 8 Правил очистки вагонов и промывки контейнеров после выгрузки грузов<sup>1</sup>. Тем самым законодатель полностью освобождает перевозчика от ответственности за подачу неочищенных вагонов и лишает грузополучателя возможности предъявления ему претензии в подобных случаях, предлагая предъявлять претензию напрямую к грузоотправителю (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО от 22 сентября 2005г. № Ф09-3053/05-С5, Постановление ФАС УО от 26 мая 2005г. № Ф09-1458/05-С5).

## **Расходы перевозчика. Задержка вагонов в пути следования**

17. Предъявляя иск о взыскании с грузоотправителя (грузополучателя) расходов, указанных статьей 22 Устава, и платы за пользование вагонами, контейнерами, перевозчик должен представить доказательства, подтверждающие размер понесенных

<sup>1</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации 18.06.03 № 46, зарегистрированные Министерством юстиции Российской Федерации 19.06.03 № 4771

расходов, время задержки вагонов, контейнеров, вызванной проведением работ, перечисленных в данной статье, а также доказательства, подтверждающие факт выдачи указаний таможенными либо иными органами государственного контроля (надзора).

**Статус:** уточняющий, содержит важное обобщение судебной практики.

**Правовой комментарий.** Данным пунктом Постановления закрепляется позиция, ранее принятая большинством федеральных арбитражных судов округов. В концентрированном виде она может быть выражена формулировками Постановления ФАС СЗО в котором в частности указывается, что в соответствии с пунктом 3.1.10 Прейскуранта № 10-01 дополнительный таможенный сбор может быть взыскан только в целях возмещения расходов, связанных с выполнением дополнительных работ, указанных в статье 22 Устава, и только тех, которые выполнялись по инициативе или указанию таможенных органов. Следовательно, подлежат возмещению только расходы, фактически понесенные в связи с дополнительными работами (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС СЗО № А56-8568/04 от 26.10.2005, см. также: Постановление ФАС МО № КГ-А40/3593-05 от 14.05.2005, Постановление ФАС ДВО № Ф03-А73/051/2979 от 11.10.2005).

Противоположную позицию занимал лишь ФАС УО, который, в частности отмечал, что обязанность осуществлять дополнительные операции возникает из нормативного акта, следовательно, доказывать осуществление дополнительных расходов в связи с выполнением данных операций перевозчик не обязан (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО № Ф09-543/05-ГК от 16.03.2005).

18. Согласно части 1 статьи 47 Устава предусмотренный в этой статье штраф подлежит взысканию с грузоотправителя только при нарушении им требований правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также таможенных правил, касающихся перевозок грузов, если такое нарушение повлекло за собой задержку таможенными или иными органами государственного контроля вагонов, контейнеров на железнодорожных приграничных и припортовых передаточных станциях либо невозможность передачи таких грузов на морской, речной транспорт или железные дороги иностранных государств.

Поэтому перевозчики, предъявляя иски о взыскании названного штрафа, должны указать, какие правила перевозок и таможенные правила, касающиеся перевозок, нарушены грузоотправителем, доказательства этих нарушений, а также того, что такие нарушения привели к предусмотренным статьей 47 Устава последствиям.

**Эти доказательства и возражения против них грузоотправителя оцениваются арбитражным судом при рассмотрении конкретного дела.**

**Статус:** уточняющий, содержит важное обобщение судебной практики.

**Правовой комментарий.** В практике судов неоднократно обращалось внимание на обязанность перевозчика доказывать необходимые элементы для наступления гражданско-правовой ответственности грузоотправителя по основаниям, предусмотренным статьей 47 УЖТ, а именно, факт нарушения и вину грузоотправителя (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС СЗО № А21-6507/04-С2 от 08.07.2005, Постановление ФАС ВВО № А43-27627/2004-4-866 от 25.07.2005).

Ранее пункт 17 Постановления № 18 содержал аналогичное требование, однако существенно ограничивал круг допустимых по делу доказательств ссылкой только на акты общей формы, составленные перевозчиком.

## **Плата за перевозку. Порядок расчетов**

19. Плата за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента приема груза для перевозки, если иное не предусмотрено Уставом или соглашением сторон.

Окончательные расчеты, связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения до момента его выдачи. При выявлении обстоятельств, влекущих за собой необходимость перерасчета стоимости перевозки и размеров иных причитающихся перевозчику платежей и штрафов, перерасчет может производиться и после выдачи груза (статья 30 Устава).

При рассмотрении споров, связанных с перерасчетом провозной платы и иных платежей, уплаченных перевозчику грузоотправителем, следует учитывать, что **грузополучатель, выявивший факт переплаты за перевозку груза, не вправе требовать от перевозчика возврата суммы, излишне уплаченной грузоотправителем.** Соответствующее требование может быть предъявлено грузоотправителем к перевозчику в порядке, предусмотренном Уставом.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Суды и ранее придерживались подобных позиций. В отношении абз. 2 данного пункта Постановления выдерживается подход, в соответствии с которым даже при неисполнении грузоотправителем обязанности по внесению перевозочных платежей плата за перевозку взыскивается с грузополучателя. Так ФАС УО в Постановлении от 14 февраля 2005 г. N Ф09-221/05ГК, указал в частности, что грузоотправителем не был соблюден согласованный план формирования маршрута, в силу чего спорную отправку нельзя считать отправительским маршрутом, и соответственно, отсутствуют основания для применения 10% скидки с тарифа. Поскольку грузоотправителем провозная плата в полном объеме внесена не была, а окончательные расчеты за перевозку производятся на станции назначения до момента их выдачи, перевозчик правомерно взыскал недобор тарифа с грузополучателя.

Положения абз. 3 данного пункта Постановлением также были усвоены практикой ранее. Так, в Постановлении от 12 ноября 2002 г. N А19-6282/02-10-Ф02-3332/02-С2 ФАС ВСО, отказывая грузополучателю в иске о взыскании излишне внесенной платы за перевозку, указал, что право требования излишне списанных провозных платежей возникло у грузоотправителя. Грузополучатель - истец по делу, провозную плату не оплачивал, в связи с чем у него отсутствует право на предъявление требования о возврате излишне взысканной суммы провозной платы.

20. При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по причинам, зависящим от грузополучателя (грузоотправителя), с него подлежат взысканию по требованию перевозчика проценты, предусмотренные статьей 395 ГК РФ.

Кроме того, в указанном случае до внесения грузополучателем всех причитающихся перевозчику платежей в соответствии с частью 5 статьи 30 Устава не выданные грузополучателю вагоны, контейнеры находятся на ответственном простое грузополучателя и с него взимается плата за пользование вагонами, контейнерами.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Абзац первый данного пункта Постановления повторяет формулировку абз. 4 статьи 30 УЖТ. При этом в данной статье Устава указывается на **вину** грузоотправителя (грузополучателя) как неперемное условие наступления ответственности по статье 395 ГК.

В практике вызывает затруднения определение момента начала течения срока для начисления процентов, при уклонении грузополучателя от внесения платы за перевозку и других, причитающихся перевозчику платежей. ФАС ВСО указывает, что сроком расчета на железнодорожной станции назначения является дата выдачи груза грузополучателю, указанная в транспортной железнодорожной накладной (Постановление ФАС ВСО от 11 января 2005 г. N А19-10932/04-6-Ф02-5480/04-С2). При этом остается не выясненным вопрос о том, как надлежит исчислять указанный срок, если груз грузополучателю не выдан. Следует, однако, заметить, что до принятия Постановления вопрос не являлся актуальным, т.к. перевозчик, используя механизм безакцептного списания денежных

средств со счета грузополучателя в ТехПД, гарантировал себя от просрочки в оплате. При этом пункт 17 Постановления № 1 позволял ему выполнять данную операцию, не опасаясь исков грузополучателя. Ситуация изменилась с отменой Постановления № 1 (подробнее по данному вопросу смотрите пункт 54 настоящего Постановления и комментариев к нему).

21. При рассмотрении споров следует учитывать, что в случаях когда сторонами заключен договор о производстве расчетов через технологический центр по обработке перевозочных документов и грузоотправителем (грузополучателем) или иным лицом перечислена перевозчику в порядке предварительной оплаты определенная договором сумма, последний может использовать денежные средства, учитываемые на лицевом счете в ТехПД, только в качестве платежей в целях, предусмотренных договором.

Поэтому, если грузоотправитель (грузополучатель) или иное лицо считает, что перевозчик необоснованно использовал предварительно перечисленные ему суммы в качестве платы за услуги, оказанные перевозчиком, но не предусмотренные договором, в том числе и за ранее произведенные перевозки, он вправе по своему выбору предъявить к перевозчику (с соблюдением претензионного порядка) требование о взыскании с перевозчика соответствующей суммы, необоснованно им удержанной, либо об обязанности перевозчика внести соответствующие изменения в записи на лицевом счете в ТехПД. При этом годичный срок исковой давности по такому требованию должен исчисляться с момента получения уведомления перевозчика об учинении на лицевом счете записи о зачете уплаченных авансовых сумм в счет оплаты операций, связанных с перевозкой.

**Статус:** уточняющий, закрепляет важные положения из практики судов по отдельным делам.

**Правовой комментарий.** Особенности применяемой формы расчетов (расчеты через ТехПД) предоставляют перевозчику возможность использовать полученные денежные средства не по назначению, указанному грузоотправителем или грузополучателем. Многочисленные дела о неправомерном списании постепенно сформировали практику однозначного признания незаконными таких действий перевозчика. Однако в отношении восстановления нарушенного права грузовладельцев суды округов долго занимали разные позиции (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ДВО от 01 июля 2003 N Ф03-А73/03-1/1453, ФАС ВСО от 25 сентября 2003 N А33-4234/03-С1-Ф02-3088/03-С2, ФАС ПО от 28 июня 2005 г. N А55-18303/04-13), и единообразие сформировалось только после принятия печально известного Постановления Президиума ВАС от 16 ноября 2004 г. N 3141/04, указавшего на альтернативность требования грузовладельца (подробнее смотрите пункт 40 настоящего Постановления и комментариев к нему). Тогда Президиум ВАС отметил, что в случае необоснованного использования перевозчиком денежных средств, учитываемых на лицевых счетах в ТехПД, грузоотправитель (грузополучатель) вправе предъявить как требование о взыскании с перевозчика суммы, излишне уплаченной за перевозку груза, так и требование об обязанности внести соответствующие изменения в записи на лицевом счете в ТехПД.

22. При рассмотрении споров, связанных с расчетами через ТехПД, арбитражным судам необходимо учитывать, что течение установленного статьей 797 ГК РФ и статьей 126 Устава годичного срока исковой давности по искам перевозчиков к грузоотправителям (грузополучателям), иным лицам, возникшим в связи с осуществлением перевозки грузов, начинается со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления исков.

Поэтому, если перевозчик использовал предварительно перечисленные ему грузоотправителем (грузополучателем) суммы в погашение задолженности за перевозки, по которым истек срок исковой давности, установленный статьей 797 ГК

**РФ и статьей 126 Устава, требования грузоотправителя (грузополучателя) о возврате такой суммы подлежат удовлетворению.**

**Статус:** уточняющий, закрепляет важные положения из практики судов по отдельным делам.

**Правовой комментарий.** Ранее Президиум ВАС уже отмечал, что при отсутствии права на бесспорное списание провозная плата могла быть взыскана только в судебном порядке. При этом указано, что истец возражал против списания, произведенного за пределами срока исковой давности, поэтому нельзя было признать обоснованным отклонение довода грузоотправителя о неправомерном списании средств за пределами срока исковой давности (Постановление Президиума ВАС N 2634/03 от 08.07.2003).

В этой связи обращает на себя внимание более широкий подход ФАС ЦО в соответствии с которой, при предварительной оплате перевозки грузов и дополнительных сборов, если иное не установлено договором, денежные средства [вообще] не могут быть зачтены перевозчиком в оплату предыдущих перевозок, осуществляемых до предварительного платежа, т.е. в решении вопроса ФАС ЦО идет дальше и однозначно не допускает подобных действий перевозчика (Постановление ФАС ЦО от 7 мая 2003 №А14-8385-02-232/9).

23. Проценты за пользование чужими денежными средствами, предусмотренные статьей 395 ГК РФ, могут быть взысканы грузоотправителем (грузополучателем) с перевозчика **независимо от того, какой иск был предъявлен: о внесении изменений в записи на лицевом счете в ТехПД либо о взыскании с перевозчика соответствующей суммы.**

**Статус:** уточняющий, закрепляет важные положения из практики судов по отдельным делам.

**Правовой комментарий.** Разъяснение является крайне важным, поскольку до последнего времени многие ФАСы округов были склонны отказывать во взыскании процентов, если грузовладелец выбирал в качестве способа защиты восстановление записи на лицевом счете в ТехПД<sup>1</sup>. При этом в обоснование такой позиции суды ссылались на отсутствие денежного обязательства при расчетах через ТехПД, считая, что у перевозчика отсутствовала обязанность уплатить (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ВСО от 24 августа 2004 г. N А33-5856/04-С1-Ф02-3366/04-С2).

Объяснение позиции, изложенной в данном пункте Постановления, можно найти в актах ФАС УО. В частности, судом отмечается, что записи о списании средств по лицевому счету грузовладельца в ТехПД осуществляются после поступления денежных средств на подсобно-доходный счет МПС России, следовательно, восстановление записи на лицевом счете существа денежного обязательства, связанного с возвратом неправомерно списанных денежных средств, не меняет (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО от 17 ноября 2003 N Ф09-3295/03-ГК).

Таким образом, неопределенность практики по данному вопросу можно считать разрешенной.

24. Согласно статье 15 Устава плата за перевозки грузов взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляется перевозка груза, в том числе и при увеличении расстояния по причинам, зависящим от владельца инфраструктуры и перевозчика.

В случаях, указанных в тарифном руководстве, плата за перевозки грузов взимается исходя из фактически пройденного расстояния.

Поскольку договор перевозки считается заключенным при представлении грузоотправителем надлежаще составленной транспортной железнодорожной накладной и выданной на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза,

<sup>1</sup> Очевидно, что в данном случае в качестве способа защиты права применено восстановление положения, существовавшего до нарушения права (ст. 12 ГК).



указанное в накладной расстояние считается согласованным и плата за перевозку груза взимается исходя из этого расстояния.

Поэтому требование грузополучателя о взыскании с перевозчика излишне взысканной, по его мнению, платы за перевозку грузов в связи с тем, что фактически перевозчик перевозил груз по более короткому расстоянию, чем указано в транспортной железнодорожной накладной, не может быть удовлетворено, **если это не предусмотрено тарифным руководством.**

**Статус:** уточняющий, разъясняется правило ст. 15 Устава.

**Правовой комментарий.** Практически все споры по данному вопросу возникали в практике ФАС СКО. Причем позиция самого суда менялась со временем. Так, в Постановлении от 17 февраля 2003 N Ф08-347/2003 ФАС СКО пришел к выводу, что поскольку перевозчиком применен тариф, предусматривающий оплату за доставку груза по маршруту, являющемуся более длинным, а не за доставку по короткому расстоянию, которым фактически следовали вагоны с грузом, разница в оплате взыскана судом обоснованно. Позже этот же суд изменил свою позицию и отказывая грузовладельцу в удовлетворении иска о возврате провозной платы исходил из того, что плата за перевозку начисляется за расстояние, определенное по Тарифному руководству N 4, в соответствии с пунктами 2.1 и 2.2 Прейскуранта 10-01 "Тарифы за грузовые железнодорожные перевозки".

Изменение перевозчиком предусмотренного Тарифным руководством N 4 маршрута не является основанием для определения платы за фактически пройденное расстояние, так как это не предусмотрено нормативными актами, регулирующими транспортные отношения (Постановление ФАС СКО от 20 сентября 2004 N Ф08-3238/2004).

Вслед за новой позицией ФАС СКО Пленум ВАС фактически указал на то что, плата взимается исходя не из кратчайшего расстояния, а исходя из расстояния, указанного в Тарифном руководстве № 4, которое должно учитывать данный принцип.

## **Окончание перевозки. Выдача грузов.**

25. Согласно статье 33 Устава перевозчик обязан доставлять грузы в установленные сроки. За несоблюдение сроков доставки грузов перевозчик уплачивает пени в размере, указанном в статье 97 Устава.

При рассмотрении споров о взыскании с перевозчика пеней за просрочку доставки грузов арбитражным судам надлежит руководствоваться Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

**Статус:** нововведение, ранее по данному вопросу суд разъяснений не давал.

**Правовой комментарий.** Пункт является нововведением, однако каких-либо уточнений или разъяснений суд не приводит, пункт лишь содержит отсылку к статьям 33 и 97 УЖТ РФ и Правилам исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом<sup>1</sup>.

**Важное замечание.** Обращаем внимание, что согласно статье 97 УЖТ единственным основанием освобождения перевозчика от ответственности являются обстоятельства, предусмотренные частью первой статьи 29 Устава, при этом в статье содержится прямое указание на то, что перевозчик должен такие обстоятельства доказать. Кроме того, все случаи увеличения сроков доставки грузов, которые содержатся в пункте 6 Правил должны быть также доказаны перевозчиком, т.е. подтверждены соответствующим образом оформленными актами общей формы, в порядке, предусмотренном пунктом 6.6 указанных Правил.

Анализ практики федеральных судов округов показывает, что в большинстве случаев суды признают, что обстоятельства, не подтвержденные соответствующими актами или составленные с нарушением указанных правил, не могут являться основанием для

<sup>1</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации 18.06.03 № 27, зарегистрированные Министерством юстиции Российской Федерации 23.06.03 № 4816

увеличения сроков доставки груза и не могут являться основанием для освобождения перевозчика от ответственности, предусмотренной статьей 97 УЖТ РФ (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ДО от 19 июля 2005г. № Ф03-А73/05-1/1816, ФАС ДО от 14 июня 2005 г. № Ф03-А73/05-1/1329, ФАС ДО от 14 июня 2005 г. № Ф03-А73/05-1/1302).

26. Перевозчик обязан проверить на железнодорожной станции назначения при выдаче груза его состояние, массу и количество мест в случаях, перечисленных в статье 41 Устава.

По просьбе грузополучателя перевозчик в соответствии с отдельным договором может принимать участие в проверке состояния груза, его массы, количества мест при своевременной доставке груза без признаков недостачи, повреждения, порчи или хищения.

Если при такой проверке будут обнаружены недостача, повреждение (порча) груза либо такие обстоятельства установлены в пути следования, перевозчик в соответствии со статьей 42 Устава обязан определить размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза и выдать грузополучателю коммерческий акт.

Перечень лиц - представителей перевозчика, уполномоченных составлять и подписывать коммерческие акты при перевозках грузов железнодорожным транспортом, устанавливает перевозчик.

Поэтому при отказе уполномоченного перевозчиком лица от составления и выдачи коммерческого акта или оформления его с нарушением установленных требований грузополучатель обязан обратиться непосредственно к перевозчику в письменном виде в сроки, установленные статьей 119 Устава, а перевозчик - дать грузополучателю мотивированный ответ на это заявление.

Арбитражные суды должны исходить из того, что в случае признания перевозчиком указанного заявления обоснованным (либо если это установлено арбитражным судом) за все время задержки выдачи грузов, вызванной несвоевременной выдачей коммерческого акта или оформлением его с нарушением установленных правил, с грузополучателя не могут быть взысканы как сбор за хранение груза, так и плата за пользование вагонами, контейнерами.

**Статус:** уточняющий, уточняет ранее сформировавшуюся судебную практику.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пунктах 24 и 25 Постановления № 1. Однако если прежде коммерческий акт должен был составляться железнодорожной станцией, а отказ от его составления обжаловаться в отделение либо управление железной дороги, то в настоящее время в соответствии с пунктом 2.13. Правил составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом<sup>1</sup> коммерческие акты составляются уполномоченными представителями перевозчика, а заявление об обжаловании отказа либо нарушений в составлении актов подается непосредственно перевозчику.

27. При возникновении споров, связанных с увеличением перевозчиком в соответствии со статьей 43 Устава в одностороннем порядке сбора за хранение выгруженных грузов и контейнеров, а также платы за пользование вагонами, контейнерами, задержанными на железнодорожных путях необщего пользования более чем на двадцать четыре часа после окончания технологического времени, установленного договором с перевозчиком, а также на железнодорожных станциях, следует иметь в виду, что такие сборы и плату перевозчик может установить только в отношении грузополучателей и владельцев железнодорожных путей необщего пользования,

<sup>1</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные приказом Министерства Путей Сообщения Российской Федерации 18.06.03 № 45, зарегистрированные в Министерстве юстиции Российской Федерации 30.06.03 № 4856

обслуживающих грузополучателей (грузоотправителей) своими локомотивами, по вине которых возникли на железнодорожной станции технологические затруднения. Об увеличении сбора и платы указанные грузополучатели и владельцы железнодорожных путей необщего пользования должны быть уведомлены перевозчиком в письменной форме. Если грузополучатель отрицает получение письменного уведомления, перевозчик должен представить доказательства такого уведомления.

В том случае, когда грузополучатель или обслуживающий грузополучателей (грузоотправителей) владелец железнодорожного пути необщего пользования считают, что их вины в возникших на железнодорожной станции технологических затруднениях не было, перевозчик должен представить доказательства не только возникших на станции технологических затруднений, но также и того, что они имели место из-за несвоевременного вывоза грузов с железнодорожной станции данным грузополучателем и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, обслуживающего грузополучателей (грузоотправителей) своими локомотивами, несвоевременным приемом им вагонов, несвоевременной выгрузкой грузов на железнодорожной станции, железнодорожном пути необщего пользования.

**Статус:** нововведение, ранее суд по данному вопросу разъяснений не давал.

**Правовой комментарий.** Суд разъясняет, что перевозчик при начислении соответствующих сборов и плат должен при возникновении спорной ситуации не только представить доказательства возникших технологических затруднений, но и то, что они имели место по причинам, вызванным грузополучателями и владельцами путей необщего пользования.

**Важное замечание.** Анализ практики показывает тенденцию к тому, что арбитражные суды округов в большинстве случаев исходят из того, что обязанность доказывания обстоятельств, повлекших за собой последствия, указанные в статье 43 УЖТ, лежит на перевозчике. Однако при разрешении отдельных дел данное обстоятельство зачастую не принимается судами во внимание (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС СЗО от 29 января 2005 г. N А42-827/04-6.)

Кроме того, указанные ситуации следует отличать от случаев задержки вагонов, контейнеров в пути следования, из-за неприема их железнодорожной станцией назначения по причинам, зависящим от грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, предусмотренных статьей 39 УЖТ РФ.

28. При возникновении между грузоотправителем и перевозчиком спора, связанного с взысканием перевозчиком штрафа, предусмотренного статьей 98 Устава, арбитражным судам следует иметь в виду, что штраф за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименования грузов, особых отметок, сведений о грузах, их свойствах, в результате чего снизилась стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, взыскивается при условии представления перевозчиком доказательств, подтверждающих факт нарушения, вызвавшего одно из названных последствий.

Указанный штраф подлежит взысканию независимо от того, понес ли перевозчик какие-либо убытки.

Возмещение перевозчику понесенных убытков не может служить основанием освобождения от взыскания данного штрафа.

Штраф за отправление запрещенных для перевозки железнодорожным транспортом грузов подлежит взысканию за сам факт такого отправления. Данный штраф подлежит взысканию, если это нарушение обнаружено перевозчиком после заключения договора перевозки груза.

Как сами нарушения, так и их последствия могут быть установлены перевозчиком как на станции отправления, так и на станции назначения или в период перевозки.

**Статус:** уточняющий, содержит положения, изменяющие ранее занятую позицию.

**Правовой комментарий.** Разъяснения, данные в настоящем пункте корреспондируют с пунктом 22 Постановления № 18. В настоящем пункте изменилась позиция суда в отношении обязанности доказывания обстоятельств, повлекших ответственность, предусмотренную статьей 98 УЖТ – теперь четко указано, что она возложена на перевозчика, в то время как в Постановлении № 18 суд лишь отмечал, что штраф подлежит взысканию за сам факт допущенных нарушений, указанных в статье 98 Устава. При этом, следует заметить, что перевозчик должен доказать и факт искажения документа, и факт того, что указанное нарушение вызвало или может вызвать перечисленные в законе последствия. В соответствии с этим, теперь перевозчик вправе установить на станции отправления, станции назначения и в период перевозки не только факт самих нарушений, но и их последствий. Кроме того, конкретизирована позиция суда в отношении штрафа за отправление запрещенных для перевозки железнодорожным транспортом грузов – такой штраф подлежит взысканию за сам факт такой отправки.

Также разъясняется позиция суда в отношении возмещения убытков – если ранее суд указывал, что «убытки подлежат взысканию независимо от уплаты штрафа», то в настоящем пункте суд указывает на то, что как раз штраф подлежит взысканию независимо от того, понес ли перевозчик убытки и уточняет, что возмещение перевозчику убытков не может служить основанием освобождения от уплаты штрафа.

**Важное замечание.** При возникновении подобных спорных ситуаций с перевозчиком, следует обратить внимание на то, что штраф с грузоотправителя может быть взыскан за строго определенный законом перечень искажений в транспортной железнодорожной накладной, которые при этом повлекли за собой указанные последствия. Представляется, что данный штраф не может предъявляться грузоотправителю за случаи изменения или невнесения иных данных в транспортную железнодорожную накладную, например, не указания вида отправки и иных обстоятельств, в результате чего стоимость перевозки оказалась занижена (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ВСО от 10 августа 2005г. № А58-89/2005-Ф02-3819/05-С2).

29. Арбитражным судам следует иметь в виду, что статья 35 Устава не предоставляет перевозчику права реализовать поступивший на железнодорожную станцию назначения груз в случае невнесения грузополучателем платежей за перевозку грузов, а также взыскивать с него плату за пользование вагонами до истечения срока, предоставленного грузоотправителю для распоряжения грузом.

Право перевозчика на реализацию груза в порядке и сроки, предусмотренные статьей 35 Устава, возникает только после истечения четырех суток, исчисленных со дня получения грузоотправителем письменного уведомления об уклонении грузополучателя от внесения платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей при условии, если грузоотправитель в течение этого срока не распорядится грузом, а грузополучатель не внесет причитающиеся перевозчику платежи.

При нарушении этого порядка перевозчик должен возместить грузоотправителю (грузополучателю) реальный ущерб, вызванный неправомерной реализацией груза.

**Статус:** уточняющий, содержит незначительное уточнение практики.

**Правовой комментарий.** Ранее подобное разъяснение содержалось в пункте 5 Постановления № 1. Данное правомочие перевозчика представляет собой частный случай реализации права удержания (ст. 359 ГК). Следует обратить внимание, что абз. 3 данного пункта Постановления указывает на возмещение перевозчиком именно реального ущерба, вызванного неправомерной реализацией груза, между тем как прежде указание на реальный ущерб в тексте Постановления № 1 отсутствовало.

## **Ответственность**

30. Согласно статье 99 Устава при самовольном использовании вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим

лицам, индивидуальным предпринимателям (в том числе на праве аренды), перевозчик уплачивает в десятикратном размере штрафы, установленные статьями 100 и 101 Устава за задержку вагонов, контейнеров.

Иски к перевозчику предъявляются в течение года со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии (статья 125 Устава).

Следовательно, исходя из статьи 123 Устава срок исковой давности для исков о взыскании штрафов за самовольное использование перевозчиком вагонов и контейнеров без согласия их владельцев должен исчисляться по истечении срока доставки таких вагонов, контейнеров после выгрузки грузов либо возврата их в пункт приписки.

Требование о взыскании штрафов, предусмотренных статьей 99 Устава, может быть предъявлено к перевозчику только грузоотправителем или грузополучателем.

Грузоотправители (грузополучатели), предъявляя иски о взыскании штрафа за использование перевозчиком вагонов, контейнеров без согласия их владельцев, должны представить соответствующие документы, указанные в абзаце шестнадцатом статьи 120 Устава, подтверждающие факт самовольного использования их перевозчиком.

При рассмотрении исков о взыскании штрафов за использование перевозчиком вагонов, контейнеров без согласия их владельцев арбитражным судам следует исходить из того, что перевозка порожних вагонов и контейнеров оформляется грузоотправителем транспортной железнодорожной накладной как перевозка груза.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее разъяснение по данному вопросу содержалось в пункте 7 Постановления № 1. Практически дословно оно воспроизведено в данном пункте Постановления. Указанный иск возникает в связи с нарушением договора перевозки, соответственно, истцами могут выступать лишь грузоотправители и грузополучатели. Собственники и титульные владельцы вагонов обладают правом на иск из общих оснований, предусмотренных ГК РФ (подробнее смотрите пункт 32 настоящего Постановления и комментарий к нему).

31. Статьей 104 Устава предусмотрена обязанность грузоотправителя (грузополучателя) в случае повреждения или утраты предоставленных перевозчиком вагонов, контейнеров или их узлов и деталей отремонтировать их либо возместить перевозчику стоимость ремонта или фактическую стоимость поврежденных либо утраченных вагонов, контейнеров или их узлов и деталей, а также возместить понесенные в связи с этим перевозчиком убытки.

Следовательно, **вопрос о том, кто должен ремонтировать вагоны, контейнеры, решает грузоотправитель (грузополучатель), повредивший вагоны, контейнеры.**

Если грузоотправитель (грузополучатель) принял решение о том, что он сам производит ремонт поврежденных им вагонов, то за все время ремонта с него подлежит взысканию плата за пользование этими вагонами до момента подачи перевозчику уведомления о готовности их к уборке после ремонта, если иное не предусмотрено соглашением сторон.

При предъявлении перевозчиком иска о взыскании стоимости произведенного им ремонта вагона, контейнера, поврежденного грузоотправителем (грузополучателем), **он должен представить документы о принятии от грузоотправителя (грузополучателя) поврежденных вагонов, контейнеров** (акт общей формы, акт о повреждении вагонов), составленные в порядке, предусмотренном Правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом. **Кроме того, должны быть представлены документы, подтверждающие произведенный ремонт и его фактическую стоимость.** Поскольку перевозчик принял от грузоотправителя (грузополучателя) поврежденные вагоны, контейнеры, они снимаются с простоя грузоотправителя (грузополучателя) с момента получения перевозчиком уведомления о готовности поврежденного вагона, контейнера к уборке.

Штраф за повреждение вагонов, контейнеров Уставом не установлен.

**Статус:** уточняющий, содержит важное уточнение практики.

**Правовой комментарий.** Абзацы 1 и 2 данного пункта Постановления содержат указание на установление статьей 104 УЖТ альтернативного обязательства грузоотправителя (грузополучателя) в случае повреждения им вагона перевозчика, с применением к такому обязательству общих правил статьи 320 ГК РФ.

При рассмотрении иска перевозчика о взыскании стоимости ремонта вагона, предмет доказывания будет состоять в обосновании факта повреждения вагона (1), а также в подтверждении произведенного ремонта и его стоимости (2).

При этом в отношении доказывания факта повреждения перевозчик может представлять лишь документы, предусмотренные правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом (акт о повреждении вагона по форме ВУ-25)<sup>1</sup>. В данном случае Пленум ВАС вновь указывает на принцип допустимости доказательств, установленный статьей 68 АПК, в силу которого обстоятельства, которые согласно закону<sup>2</sup> должны быть подтверждены определенными доказательствами, не могут подтверждаться в арбитражном суде иными доказательствами. О важности данного положения при разрешении споров можно сделать вывод из Постановления ФАС УО N Ф09-3035/05-С5 от 21.09.2005, в котором суд, в частности, указал на то, что т. к. акт формы ВУ-25 о повреждении принадлежащих истцу вагонов не составлялся (а представленные акты общей формы не содержат причин повреждения вагона, объем работ, вид необходимого ремонта, стоимость поврежденных деталей и восстановительного ремонта), оснований для взыскания с ответчика ущерба<sup>3</sup> не имеется.

32. При рассмотрении споров следует учитывать, что положения Устава об ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей за самовольное занятие вагонов, контейнеров, а также за утрату и повреждение подвижного состава (пункты 30, 31 настоящего Постановления) не лишают собственников и законных владельцев вагонов и контейнеров права на защиту их нарушенных прав и законных интересов в порядке и способами, предусмотренными гражданским законодательством.

**Статус:** уточняющий, содержит уточнение относительно применения норм ГК РФ о защите нарушенного права.

**Правовой комментарий.** Данный пункт Постановления указывает на право собственников и законных владельцев поврежденного или самовольно занятого вагона требовать защиты нарушенного права способами, установленными ГК РФ и в том случае, если они не являлись стороной в договоре перевозки или стороной в связанном с ним обязательстве. При этом можно говорить о применении как обязательственно-правовых (договорных и внедоговорных) так и вещно-правовых способов защиты.

33. Если при рассмотрении иска перевозчика о взыскании стоимости поврежденного вагона, контейнера установлено, что вагон, контейнер поврежден третьим лицом, не являющимся ни грузоотправителем (грузополучателем), ни владельцем железнодорожных путей необщего пользования, следует исходить из того, что соответствующий спор возник не в связи с осуществлением перевозки груза. Поэтому к таким искам применяется общий трехгодичный срок исковой давности.

**Статус:** уточняющий, содержит уточнение относительно применения норм ГК РФ об убытках.

<sup>1</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 N 45, зарегистрированные Министерством юстиции Российской Федерации 30.06.2003, N 4856.

<sup>2</sup> В данном случае такое требование установлено ст. 119 УЖТ.

<sup>3</sup> В данном случае иск был заявлен грузоотправителем о взыскании убытков.

**Правовой комментарий.** Данный пункт также указывает на неприменение норм статьи 104 УЖТ в случае, если вагон повредило третье лицо, не являющееся стороной в договоре перевозки или в связанном с ним обязательстве. В этом случае подлежат применению нормы ГК РФ об убытках.

**Важное замечание.** Следует заметить, что в случае повреждения вагона перевозчика владельцем путей необщего пользования, правила статьи 104 УЖТ также не подлежат применению, поскольку нормой данной статьи установлена ответственность лишь грузоотправителя или грузополучателя. Поэтому в данном случае будут действовать правила ГК РФ об убытка и положения договора на эксплуатацию пути необщего пользования.

34. В соответствии со статьей 39 Устава за время нахождения вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей или владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих их своими локомотивами, либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателей, грузоотправителей, владельцев этих путей, указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами.

Размер платы определяется договором, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

В силу статьи 8 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и статей 4 и 6 Федерального закона "О естественных монополиях" ОАО "Российские железные дороги" относится к субъектам естественных монополий на транспорте. Поэтому размер платы за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими перевозчику - ОАО "Российские железные дороги", устанавливается Федеральной службой по тарифам.

Размер платы за пользование вагонами, контейнерами, принадлежащими другим перевозчикам, устанавливается в договорах с этими перевозчиками.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Появление данного пункта в Постановлении, вероятно, можно объяснить уточнением понятия перевозчик в статье 2 УЖТ, в соответствии с которым, перевозчиком может выступать и лицо, не являющееся субъектом естественной монополии.

35. Согласно части 6 статьи 62 Устава за задержку принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров под погрузкой, выгрузкой на местах общего и необщего пользования, в том числе на железнодорожных путях необщего пользования, более чем на двадцать четыре часа по истечении технологических сроков оборота вагонов, контейнеров, установленных договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договорами на подачу и уборку вагонов, либо по истечении тридцати шести часов с момента подачи вагонов под погрузку, выгрузку локомотивами перевозчика грузоотправители, грузополучатели, владельцы железнодорожных путей необщего пользования уплачивают перевозчику штрафы, установленные статьей 99 Устава, без внесения при этом платы за пользование вагонами, контейнерами. Штраф подлежит взысканию за нарушения, указанные в статье 62 Устава, независимо от того, предусмотрен ли он в договоре.

Время нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, обслуживаемых локомотивом владельца или пользователя этих путей (технологический срок оборота вагонов), исчисляется с момента передачи владельцу таких путей вагонов, контейнеров на выставочных путях до момента их возвращения на железнодорожные выставочные пути.

Следовательно, в отношениях, урегулированных договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, обслуживаемого локомотивом владельца

пути, или договором на подачу и уборку вагонов, ответственность, предусмотренная частью 6 статьи 62, частью 2 статьи 99, статьями 100 и 101 Устава, **наступает в случае задержки возврата вагонов, контейнеров владельцем железнодорожных путей необщего пользования** на выставочные пути более чем на двадцать четыре часа сверх технологических сроков оборота вагонов, контейнеров, установленных договором.

Взыскание штрафа по истечении тридцати шести часов с момента подачи вагонов под погрузку и выгрузку производится в случае подачи их к местам погрузки и выгрузки локомотивом перевозчика.

Поскольку подача вагонов, контейнеров к местам погрузки и выгрузки либо на выставочные пути необщего пользования **связана с осуществлением перевозок груза**, спорные вопросы о взыскании платы за пользование вагонами, контейнерами, а в случаях, предусмотренных статьями 62 и 99 Устава, и штрафа, в том числе и при наличии договора о расчетах через ТехПД, должны быть урегулированы в порядке, указанном в Уставе.

**Поэтому если грузоотправитель, грузополучатель, владелец железнодорожного пути необщего пользования считают, что перевозчик необоснованно взыскал с них указанный штраф, они вправе требовать его возврата в порядке, предусмотренном Уставом.**

**Статус:** уточняющий, содержит важнейшие обобщения практики и уточнения законодательства.

**Правовой комментарий.** По количеству дел и объему взыскиваемых штрафов можно заключить, что положения ст. 62 и ст. 99 УЖТ о штрафах явились наиболее болезненными. К моменту принятия Постановления сложилась обширная, но отнюдь не утешительная для грузовладельцев судебная практика по этому вопросу. Данный пункт Постановления фактически содержит обобщение позиции Президиума ВАС по спорам о взыскании штрафов за задержку вагонов, которая в общих чертах сводится к следующим положениям:

– **штраф начисляется за задержку вагона на путях необщего пользования, независимо от того вызвана ли такая задержка погрузкой или выгрузкой.** Время нахождения вагонов на железнодорожных путях необщего пользования и является временем осуществления грузовых операций (погрузки, выгрузки и т.д.) на путях, принадлежащих ветвевладельцу (Постановление Президиума ВАС N 7108/04 от 16.11.2004);

– **штраф может быть взыскан и с владельца пути необщего пользования, если подача и продвижение вагонов осуществлялась его локомотивом.** За задержку принадлежащих перевозчику вагонов, контейнеров под погрузкой, выгрузкой в местах необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, владельцы этих путей согласно статье 99 Устава также несут перед перевозчиком ответственность в виде штрафа. (Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ N 2670/05 от 05.07.2005).

– **к искам перевозчика о взыскании штрафа и к искам грузовладельцев о его возврате применяется претензионный порядок, установленный ст. 120 УЖТ.** Уплата штрафа за задержку вагонов в местах необщего пользования под погрузкой, выгрузкой предусмотрена Уставом, поэтому на них распространяются нормы статьи 797 ГК РФ и статьи 120 Устава (Постановление Президиума ВАС N 1680/05 от 05.07.2005).

– **к искам перевозчика о взыскании штрафа и к искам грузовладельцев о его возврате применяется сокращенный срок исковой давности, установленный ст. 797 ГК РФ и ст. 125 УЖТ.** Федеральным арбитражным судом необоснованно сделан вывод о том, что отношения сторон возникли из неосновательного обогащения и к ним должны применяться положения главы 60 ГК РФ. Уплата штрафа за задержку вагонов в местах необщего пользования под погрузкой, выгрузкой предусмотрена Уставом, поэтому отношения сторон возникли из перевозки грузов (Постановление Президиума ВАС N 1680/05 от 05.07.2005).



Итак, в отношении позиции судов к данной проблеме можно сделать вывод, что при доказанности факта задержки вагонов, штраф подлежит взысканию и взыскивается исключительно с владельца путей необщего пользования (при выполнении обслуживания пути его локомотивом).

**Важное замечание.** Абзацами 5 и 6 данного пункта Постановления указывается на применение к спорам по вопросам взыскания и уплаты штрафов за задержку вагонов общих норм ГК и УЖТ о перевозке груза. Между тем, данное утверждение может повлечь определенные трудности при его реализации. Дело в том, что перечень случаев, в которых возможно предъявление перевозчику претензии (с указанием субъекта, которому принадлежит «право» предъявления претензии) не содержит указания на данную ситуацию (т.е. на возможность заявления претензии в случае возврата штрафа за задержку вагона). Не содержат подобного и правила перевозок грузов. Таким образом, формально нормативные акты подобного «права» грузовладельцу не предоставляют.

36. В случае установления арбитражным судом при рассмотрении конкретного спора явной несоразмерности подлежащего уплате штрафа последствиям нарушения обязательств, суд вправе в соответствии со статьей 333 ГК РФ уменьшить его размер.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 23 Постановления № 18. Применение судом данной нормы ГК РФ возможно лишь при обосновании лицом, ходатайствующем о снижении размера штрафа явной несоразмерности. Суд не обязан уменьшать штраф, но должен рассмотреть вопрос и указать выводы в судебном акте. Количество дел, в которых суды удовлетворяли ходатайства грузовладельцев о применении статьи 333 ГК РФ постепенно возрастает (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ВСО от 13 октября 2005 г. NA33-4148/2005-Ф02-4985/05-С2, ФАС СКО от 6 октября 2005 г. N Ф08-4489/05, ФАС ВСО от 9 августа 2005 г. NA33-4058/2005-Ф02-3447/05-С2), однако говорить о последовательном и частом применении данной нормы в практике судов пока не приходится.

37. При применении статьи 118 Устава следует исходить из того, что в предусмотренных в этой статье случаях перевозчик **освобождается от ответственности** за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза при перевозке, **если докажет**, что они произошли, как указано в статье 796 ГК РФ, вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 21 Постановления № 18. В нарушение пункта 1 статьи 796 ГК РФ, статья 118 Устава содержит перечень из 7 обстоятельств, наличие которых освобождает перевозчика от ответственности по статье 95 УЖТ (за утрату и повреждение груза) автоматически. В этих случаях перевозчик уже не обязан доказывать, что утрата или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств вне его контроля. Пленум ВАС вновь указывает на противоречие Устава ГК РФ и в силу статьи 3 ГК утверждает, что приоритет в данном конфликте норм принадлежит ГК. Между тем, в судебной практике федеральный арбитражных судов округов единства в применении данной позиции не наблюдается, и при выборе между статьей 796 ГК РФ и статьей 118 Устава суды чаще принимают решения в пользу перевозчика, указывая на обстоятельства статьи 118 УЖТ (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС СЗО N А56-3098/05 от 07.09.2005). Исключение, пожалуй, составляет ФАС УО, который в ряде постановлений по отдельным делам неизменно отвергал ссылку перевозчика на эту статью и отдавал приоритет положениям ГК РФ (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО N Ф09-2786/05-С5 от 29.09.2005).

38. Статьей 96 Устава предусмотрено, что перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке, в частности, в размере объявленной стоимости груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, - в случае его утраты; в размере доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, сданного для перевозки с объявлением его ценности, - в случае недостачи или повреждения (порчи) груза.

При обнаружении явного несоответствия объявленной грузоотправителем стоимости груза его действительной стоимости (пункт 6 Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с объявленной ценностью и пункт 15 Правил предъявления и рассмотрения претензий) арбитражный суд может рассмотреть вопрос о возможности квалификации действий грузоотправителя по предъявлению перевозчику требования, основанного на объявленной стоимости груза, **как злоупотребление правом** (статья 10 ГК РФ).

**Статус:** уточняющий, содержит важнейшее уточнение порядка применения законодательства.

**Правовой комментарий.** В существующей редакции пункт 6 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом<sup>1</sup> и пункт 15 Правил предъявления и рассмотрения претензий<sup>2</sup> противоречат положениям статьи 796 ГК РФ и статьи 96 УЖТ в части определения размера ущерба, подлежащего возмещению перевозчиком при утрате или повреждении груза, перевозимого с объявленной ценностью. Дело в том, что ГК и Устав не содержат отсылки к правилам перевозок, следовательно, эти акты не могут «дополнять и уточнять» ГК и Устав. В тоже время Пленум ВАС указал, что в данном случае следует рассмотреть вопрос о применении общего механизма ст. 10 ГК, устанавливающего защиту от недобросовестного кредитора.

## Переадресовка

39. Устав предоставляет грузоотправителю или грузополучателю право производить переадресовку груза с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения.

Как указано в пункте 9 Правил переадресовки грузов на железнодорожном транспорте, переадресовка грузов на станциях назначения, оформленных перевозочными документами международного сообщения, осуществляется по первоначальным документам. При оформлении переадресовки по новым перевозочным документам заявитель переадресовки обязан внести все платежи по первоначальным документам и произвести расчеты по всем причитающимся платежам по новым перевозочным документам. Если же таможенное оформление завершено, переадресовка грузов должна оформляться по новым перевозочным документам.

В случае когда груз следовал **по международным перевозочным документам** и первоначальный грузополучатель произвел переадресовку груза, который не был им принят от перевозчика в порядке, предусмотренном Уставом, другому грузополучателю перевозка груза по новым перевозочным документам не может служить основанием **прекращения договора международной перевозки, в том числе и в случаях завершения таможенного оформления груза.**

**Статус:** уточняющий, содержит важное указание, изменяющее практику.

<sup>1</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 N 40, зарегистрированные Министерством юстиции Российской Федерации 25.06.2003, N 4821.

<sup>2</sup> В настоящее время действуют Правила, утвержденные Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 N 42, зарегистрированные Министерством юстиции Российской Федерации 30.06.2003, N 4855.

**Правовой комментарий.** Позиция перевозчика, изложенная в телеграмме ОАО «РЖД» № ХЗ-1137 от 8 февраля 2005 года, практически полностью совпадает с данным разъяснением Пленума ВАС. Между тем, ранее суды занимали противоположные позиции, так ФАС СКО отмечал, что с момента допуска поступившего груза в свободное обращение на территории Российской Федерации международная перевозка закончена. При отправке груза иным получателям истец использовал свое право законного владельца и осуществил распоряжение полученной продукцией. Также указывалось, что оформление новых железнодорожных накладных с изменением грузоотправителя и грузополучателя является подтверждением заключения нового договора перевозки по территории Российской Федерации (Постановление ФАС СКО N Ф08-2275/2004 от 09.06.2004). Аналогичной позиции придерживались и антимонопольные органы, выносившие предписания о прекращении нарушения порядка ценообразования, при этом суды поддерживали антимонопольную службу (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ВВО N А43-17090/2003-10-769 от 19.08.04).

## Претензии

40. В соответствии со статьей 797 ГК РФ и статьей 120 Устава до предъявления перевозчику иска, связанного с осуществлением перевозки груза, в том числе требования о взыскании процентов, предусмотренных статьей 395 ГК РФ, к перевозчику должна быть предъявлена претензия.

Согласно статье 388 ГК РФ уступка кредитором требования другому лицу допускается, если она не противоречит закону, иным правовым актам или договору.

Поскольку услуги по перевозке груза оказываются перевозчиком значительному числу контрагентов, законодательством установлен специальный порядок предъявления претензий и исков перевозчику грузов железнодорожным транспортом. В частности, в статье 120 Устава перечислены лица, которые могут предъявлять претензии и иски, связанные с осуществлением перевозок грузов. Иным лицам, не перечисленным в статье 120 Устава, право на предъявление претензий и исков к перевозчику Устав не предоставляет.

Следовательно, указанные в Уставе лица не могут уступать свое право на предъявление претензий и исков третьим лицам.

**Поэтому, если лицо, указанное в статье 120 Устава, в нарушение законодательства уступило свое право на предъявление претензии и иска, связанного с осуществлением перевозки груза, третьему лицу, то требование, основанное на такой сделке, не может быть удовлетворено.**

Аналогичный подход должен применяться также к связанным с перевозкой груза требованиям перевозчика, предъявляемым к грузоотправителям или грузополучателям.

**Статус:** уточняющий, содержит важное обобщение практики.

**Правовой комментарий.** Формулировка данного пункта Постановления в целом основана на Постановлении Президиума ВАС N 3141/04 от 16.11.2004, в котором также указывалось на статью 388 ГК. Однако правило, сформулированное в комментируемом пункте Постановления, касается лишь уступки права на предъявление претензии и иска, тогда как Президиум ВАС говорит вообще о праве (требовании), вытекающем из договора перевозки. Тогда же Президиум отмечал, что личность кредитора (грузовладельца) в обязательстве имеет для должника (перевозчика) существенное значение (статья 385 ГК) в силу особой формы расчетов, поскольку нарушенное право грузовладельца может быть восстановлено путем внесения записи на лицевом счете или путем возврата денежных средств. Справедливости ради следует отметить, что осторожность в отношении правопреемства по договору перевозки была отмечена еще в пункте 27 Постановления № 18, хотя и в менее категоричной форме. Позиция Президиума ВАС была незамедлительно воспринята судами округов, которые на этом основании начали отказывать в исках новым кредиторам перевозчика (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС

ВСО от 29 апреля 2004 г. NA19-4832/03-10-Ф02-1336/04-С2, от 21 января 2005 г. N19-7234/03-12-10-Ф02-1621/04-С2, NA19-4830/03-10-Ф02-1620/04-С2).

Таким образом, можно сделать вывод, что в настоящее время позиция ВАС перекрывает возможности правопреемства по договору перевозки посредством сделки уступки права (цессии).

41. Согласно статье 797 ГК РФ претензии по перевозкам грузов должны предъявляться в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Уставом установлен порядок предъявления претензий, связанных с осуществлением перевозки грузов: кто может предъявлять претензии к перевозчику, какие документы должны прилагаться к претензии. Кроме того, статьей 122 Устава предусмотрено, что порядок предъявления и рассмотрения таких претензий устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В случаях отказа перевозчика от рассмотрения указанной претензии по существу со ссылкой на нарушение заявителем претензии установленного претензионного порядка и оспаривания правомерности отказа в рассмотрении претензии истцом, считающим претензионный порядок разрешения спора соблюденным, **арбитражный суд принимает исковое заявление и возникшие разногласия по этому вопросу разрешает в заседании.**

Если претензионный порядок признан соблюденным, исковое заявление рассматривается по существу.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 10 Постановления № 1 и не претерпело в настоящей редакции каких-либо изменений.

42. Предъявление грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования претензий к перевозчику за пределами сроков, предусмотренных статьей 123 Устава, при условии соблюдения установленного Уставом и правилами перевозок грузов порядка предъявления претензий, не является основанием к возвращению искового заявления.

Однако если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных статьей 123 Устава сроков предъявления претензии к перевозчику, арбитражный суд в соответствии с частью 1 статьи 111 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее - АПК РФ) вправе отнести на истца судебные расходы (в полном размере или в части) независимо от исхода спора.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее разъяснение по данному вопросу, указывающее на безусловный приоритет норм ГК о сроках защиты нарушенного права перед положениями статьи 123 УЖТ, содержалось в пункте 28 Постановления № 18.

Указанное в абзаце 1 настоящего пункта Постановления правило неизменно применяется в практике федеральных арбитражных судов округов (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ЗСО N Ф04/1860-253/А45-2004 от 06.04.2004).

При этом арбитражными судами уточняется, что применение норм статьи 111 АПК возможно только в случае если спор возник вследствие нарушения истцом сроков предъявления претензии. Так, в Постановлении от 25.04.2005 N Ф09-677/05-ГК ФАС УО, в частности, указал, что т.к. спор возник вследствие просрочки доставки груза перевозчиком, а не в результате (вследствие) нарушения лицом, участвующим в деле, претензионного порядка урегулирования спора, государственная пошлина должна быть отнесена на ответчика.

43. К претензии по требованию, возникшему в связи с осуществлением перевозки груза, должны быть приложены документы, указанные в статье 120 Устава.

Если в исковом заявлении истец ссылается на невозможность представления необходимых документов, так как перевозчик не возвратил их с ответом об отклонении претензии либо не ответил на претензию, арбитражный суд при подготовке дела к рассмотрению обязывает перевозчика представить документы, которые должны быть приложены к претензии.

**Статус:** информативный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 11 Постановления № 1. Перевозчик традиционно ссылается на несоблюдение истцом претензионного порядка рассмотрения спора, поэтому вопросы его соблюдения составляют предмет исследования практически в каждом деле. Данный пункт Постановления также содержит отсылку к нормам пункта 3 части 1 статьи 135 АПК о подготовке дела к рассмотрению. При этом в силу данного указания истец вправе не представлять ходатайство об истребовании доказательств в порядке статьи 66 АПК.

44. Согласно статье 124 Устава перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить заявителя в письменной форме в течение тридцати дней со дня получения претензии. С этого момента начинает течь срок для сообщения о результатах рассмотрения претензии и в тех случаях, когда перевозчик в соответствии со статьей 120 Устава потребовал от заявителя претензии представления оригиналов документов.

При наличии спора между заявителем претензии и перевозчиком о необходимости представления оригиналов документов арбитражным судам следует исходить из того, что перевозчик должен обосновать необходимость получения им от заявителя претензии таких документов.

**Статус:** уточняющий, содержит уточнение ранее занятой позиции.

**Правовой комментарий.** Пункт повторяет разъяснения, данные в пункте 13 Постановления № 1. Отличие состоит в указании судом на отсутствовавшее ранее право перевозчика потребовать предоставления оригиналов документов от заявителя претензии согласно статье 120 УЖТ (в ранее действовавшей статье 138 ТУЖД норма была диспозитивной, за исключением случаев просрочки доставки грузов, когда заявитель претензии обязан был приложить подлинники документов). Суд отмечает, что необходимость предоставления оригиналов документов перевозчик должен обосновать в каждом конкретном случае и указывает на то, что срок для сообщения о результатах претензии во всех случаях начинает течь с момента получения претензии перевозчиком.

**Важное замечание.** Основываясь на разъяснениях суда, данных в части второй настоящего пункта, можно сделать вывод о том, что перевозчик не вправе отказывать в рассмотрении претензии на том основании, что документы, приложенные к ней не являются оригиналами (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС ВСО от 28 сентября 2005г. № А78-2682/2005-С1-1/92-ФО2-4778/05-С2).

45. При предъявлении иска до истечения тридцатидневного срока, установленного статьей 124 Устава, когда перевозчик до этого срока не дал ответа на претензию либо истец допустил нарушение порядка предъявления претензии, исковое заявление в соответствии со статьей 129 АПК РФ подлежит возвращению; при установлении этих нарушений при рассмотрении искового заявления арбитражный суд оставляет исковое заявление без рассмотрения согласно статье 148 АПК РФ.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Позиция суда по данному вопросу содержалась ранее в пункте 9 Постановления № 1 и новаций не содержит, однако необходимо указать на несоответствия, имеющиеся в данном Постановлении с нормами АПК РФ.

**Важное замечание.** В настоящем пункте указывается, что нарушение порядка предъявления претензии, а также предъявление иска до истечения тридцатидневного срока (что само по себе также является нарушением претензионного порядка), является основанием для возвращения искового заявления. Однако статья 129 АПК РФ содержит исчерпывающий перечень оснований для возвращения искового заявления, в котором отсутствует несоблюдение претензионного порядка. В соответствии со статьями 126, 128 АПК РФ несоблюдение истцом претензионного или иного досудебного порядка является основанием для вынесения определения об оставлении искового заявления без движения.

Таким образом, несоблюдение претензионного порядка, предусмотренного статьями 124, 125 УЖТ РФ, является основанием для оставления искового заявления без движения.

46. В случае когда перевозчик возвратил без рассмотрения заявленную с нарушением установленного порядка претензию, а заявитель в пределах срока исковой давности вторично предъявил претензию в установленном порядке, истечение сроков, указанных в статье 123 Устава, не является препятствием к принятию искового заявления арбитражным судом и рассмотрению спора по существу.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 9 Постановления № 1. Изложенная позиция согласуется с положением пункта 42 Постановления о сроках подачи претензий и также находит отражение в практике федеральных арбитражных судов округов (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО N Ф09-94/05-ГК от 02.02.2005).

47. Если грузоотправитель (грузополучатель) заключил со страховщиком договор имущественного страхования и страховщик в связи с наступлением предусмотренного страхового случая выплатил в соответствии с этим договором суммы страхового возмещения, к страховщику в порядке суброгации переходит право требования, которое страхователь имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования (статьи 387, 965 ГК РФ). Следовательно, страховщик, выплативший страховое возмещение грузоотправителю (грузополучателю) в связи с ненадлежащим выполнением перевозчиком обязательств по перевозке груза, вправе предъявить к перевозчику требования, которые в данном случае мог бы предъявить страхователь-грузоотправитель (грузополучатель).

Перешедшее к страховщику право требования реализуется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем и лицом, ответственным за убытки. Следовательно, страховщик до предъявления иска в арбитражный суд должен предъявить перевозчику претензию в установленном Уставом порядке (если такая претензия не была предъявлена ранее грузоотправителем (грузополучателем)) с приложением договора страхования, доказательств уплаты страхового возмещения и документов, указанных в Уставе.

Срок исковой давности должен исчисляться не с момента выплаты страховщиком страхового возмещения, а с момента наступления события, послужившего основанием для предъявления к перевозчику грузоотправителем (грузополучателем) требования (статья 123 Устава).

При удовлетворении иска с перевозчика подлежит взысканию сумма в пределах выплаченного страховщиком страхового возмещения, но не более той, которая в соответствии с Уставом могла быть взыскана по требованию грузоотправителя (грузополучателя).

**Статус:** информационный, нововведений не содержит

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 12 Постановления № 1. Суброгация представляет собой частный случай перехода права в обязательстве, при этом в соответствии со статьей 965 ГК перешедшее к страховщику

право осуществляется с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем и лицом, ответственным за убытки. Вероятно данное положение не вызывает споров, т.к. практика федеральных судов округов по данному вопросу в период действия нового Устава не сложилась.

48. Перевозчик обязан рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение тридцати дней со дня получения претензии (статья 124 Устава).

Претензия может считаться удовлетворенной при условии фактического перечисления предъявителю претензии признанной перевозчиком суммы или восстановления записи на его лицевом счете в ТехПД.

Если перевозчик признал претензию, но обязанность по уплате признанной суммы не исполнил либо запись на лицевом счете в ТехПД не восстановил, заявитель претензии вправе обратиться в арбитражный суд с иском к перевозчику о взыскании соответствующей суммы или о восстановлении записи на лицевом счете.

**Статус:** информационный, содержит уточнение судебной практики.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 13 Постановления № 1. Такой подход находит повсеместно применение в практике федеральных арбитражных судов округов. Так, ФАС ДО в Постановлении № Ф03-А73/05-1/2714 указал, что положения статьи 124 УЖТ РФ и пункта 18 Правил предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом предусматривают обязанность перевозчика рассмотреть претензию в установленный срок и не предоставляют перевозчику право оставлять претензию без рассмотрения.

Положение абз. 2 и 3 данного пункта Постановления корреспондируют правилу пункта 21 Постановления, устанавливающему альтернативность способов защиты нарушенного права грузовладельца.

49. Предъявляя претензию, связанную с утратой груза, заявитель должен приложить квитанцию о приеме груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза или справку перевозчика об отправке груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии данного груза, а также документ, подтверждающий факт причинения ущерба и удостоверяющий количество и действительную стоимость отправленного груза без включения неполученных доходов (статья 120 Устава).

**При предъявлении к перевозчику иска, связанного с утратой груза, истец должен подтвердить свои ссылки на уклонение перевозчика от выдачи справки об отправке груза или от учинения отметки о неприбытии груза соответствующими доказательствами. Такими доказательствами могут быть копия запроса о выдаче справки и почтовая квитанция о его отправке, копия жалобы перевозчику на отказ железнодорожной станции назначения сделать требуемую отметку и документы, подтверждающие подачу этой жалобы. Эти доказательства должны быть приложены к претензии.**

Если указанные доказательства не были приложены к претензии, предъявленной перевозчику, следует исходить из того, что заявитель нарушил установленный порядок предъявления претензии.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 14 Постановления № 1. Указанная позиция нашла свое отражение в ряде судебных актов по конкретным делам (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС УО N Ф09-129/04-ГК от 09.02.2004).

## Акты. Иски

50. В соответствии со статьей 119 Устава обстоятельства, являющиеся основанием для ответственности перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, других лиц при осуществлении перевозки грузов железнодорожным транспортом, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и другими актами, которые должны быть приложены к претензии. В том случае, когда предъявитель претензии не приложил к ней коммерческого акта, сославшись на то, что перевозчик в нарушение Устава уклонился от его составления и выдачи, эти возражения могут быть приняты во внимание только тогда, когда грузополучатель, грузоотправитель, другие лица в установленном порядке подали перевозчику заявление об уклонении уполномоченного им лица от составления и выдачи коммерческого акта. Выдача коммерческого акта производится по требованию грузополучателя в течение трех дней.

Арбитражному суду следует иметь в виду, что если по основаниям, изложенным в статье 41 Устава, перевозчик производил выдачу груза с проверкой его состояния, массы и количества мест и при такой выдаче было установлено повреждение, порча груза или тары, в которой находилась продукция, он обязан составить коммерческий акт. При отказе перевозчика от составления коммерческого акта или его оформлении с нарушением установленных требований грузополучатель обязан подать перевозчику соответствующее заявление. В случае невыполнения перевозчиком обязанности по составлению коммерческого акта или оформления его с нарушением установленных требований и несоблюдения грузополучателем требования о подаче перевозчику заявления о необоснованном отказе от составления коммерческого акта и его выдачи, предъявление претензии, к которой такой акт не приложен, должно рассматриваться как нарушение порядка предъявления претензии, предусмотренного Уставом.

Исключение составляют случаи, когда судебными актами установлено, что перевозчик при выдаче груза необоснованно не составил и не выдал грузополучателю коммерческого акта при наличии обстоятельств, являющихся основанием для возникновения ответственности перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей. В этом случае отсутствие коммерческого акта и неприложение его к претензии и иску не может служить основанием для отказа перевозчика рассмотреть предъявленную претензию.

В случае спора составленный перевозчиком в одностороннем порядке коммерческий акт оценивается арбитражным судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя (пункт 4 статьи 796 ГК РФ).

**Статус:** уточняющий, содержит уточнение судебной практики.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 15 Постановления № 1. Как и прежде судам разъясняется порядок составления и рассмотрения в качестве доказательства коммерческих актов, а также последствий их непредставления. Изменения в ранее данное разъяснение внесены, главным образом, абз. 3 данного пункта Постановления. Так, в перечне обстоятельств указывающих на возможность предъявления претензии без приложения к ней коммерческих актов, отсутствует указание на постановления следственных органов, которые удостоверяют основания ответственности перевозчика.

51. В статье 41 Устава определены случаи, когда перевозчик на железнодорожной станции назначения при выдаче груза обязан проверять его состояние, массу и количество мест. Кроме того, обязанность перевозчика при выдаче груза проверять его состояние, массу и количество мест предусмотрена Федеральным законом "О государственном материальном резерве". Если при такой проверке устанавливаются обстоятельства, указанные в статье 119 Устава, перевозчик обязан составить коммерческий акт.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.



**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 16 Постановления № 1. Указание носит явно информационный характер, в практике судов споры по данному вопросу не отмечены.

52. ГК РФ и Уставом не предусмотрены порядок и сроки предъявления перевозчиком претензий, возникающих в связи с осуществлением перевозки грузов. Поэтому иски перевозчиков, возникающие в связи с осуществлением перевозки грузов, к которым не приложены документы, подтверждающие предъявление ими претензий грузоотправителям, грузополучателям, владельцам железнодорожных путей необщего назначения, обслуживающим их своим локомотивом, подлежат принятию арбитражными судами и рассмотрению в общем порядке.

Соблюдение перевозчиком претензионного порядка требуется лишь в том случае, если это предусмотрено договором.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Ранее данное разъяснение содержалось в пункте 29 Постановления № 18. В соответствии со статьей 4 АПК РФ, если для определенной категории споров федеральным законом установлен претензионный или иной досудебный порядок урегулирования либо он предусмотрен договором, спор передается на разрешение арбитражного суда после соблюдения такого порядка. Письмом от 25.05.2004 N С1-7/УП-600 ВАС указал арбитражным судам на акты, в которых содержатся требования о досудебном порядке разрешения спора, при этом было также указано, что требования эти распространяются лишь на претензии к перевозчикам.

53. Иски, возникшие в связи с осуществлением перевозки грузов, как к перевозчикам, так и перевозчиков к грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, могут быть предъявлены в пределах установленного срока исковой давности - в течение года со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления таких исков.

**Статус:** информационный, нововведений не содержит.

**Правовой комментарий.** Пункт обращается к положениям статей 125 и 126 УЖТ. Основным нововведением в данном вопросе можно считать многочисленные постановления федеральных арбитражных судов округов, которые вслед за ВАС начали шире толковать норму статьи 125 УЖТ об исках, возникших в связи с осуществлением перевозки грузов (по данному вопросу смотрите, например, Постановление ФАС МО N КГ-А40/6078-05 от 06.07.2005). Оценочный критерий, положенный в основе данного правила, не позволяет определенно установить круг таких требований. Подход судов, склонный расширять данный круг, безусловно, ограничивает право грузовладельцев на защиту своих прав и законных интересов.

## **Заключительные положения**

54. Признать утратившими силу Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 12 ноября 1998 года N 18 "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" и Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 25 января 2001 года N 1 "О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации".

**Статус:** уточняющий, содержит важные положения относительно формирования практики рассмотрения дел.

**Правовой комментарий.** Данным пунктом Пленум ВАС завершает корректирование ранее занятых позиций в Постановлениях № 1, № 18. Можно заключить, что основная часть прежних разъяснений нашла свое отражение в данном Постановлении, некоторые

пункты вообще не претерпели изменений, другие подверглись уточняющей правке. Следует заметить, что благодаря отмене некоторых пунктов, в частности пункта 17 Постановления № 1, из практики окончательно искореняются последние реликты нормативной основы безакцептного списания денежных средств со счета ТехПД. Ведь еще в сентябре 2005 г. на основе пункта 17 Постановления № 1 принимались судебные акты, об отказе в иске о восстановлении незаконно списанных средств в связи с тем, что «у ответчика были основания для получения суммы штрафа» (ФАС ВВО N А82-12807/2004-7 от 13.09.05).