

Лысова Анна Зиновьевна

доцент кафедры теории и истории государства
и права, кандидат юридических наук
Мурманский арктический университет
Мурманск, Россия

О СООТНОШЕНИИ ЗАКОННОЙ НЕУСТОЙКИ И УБЫТКОВ В ДОГОВОРАХ ПЕРЕВОЗКИ**Аннотация**

Рассматриваются проблемы применения ст.394 ГК РФ, соотношения указанной общей нормы с нормами отраслевого законодательства в сфере перевозок, анализируются спорные вопросы соотношения неустойки и убытков, раскрывается обеспечительный потенциал неустойки в зависимости от ее вида, дается характеристика целям включения положений о неустойке в договоры. На базе анализа судебной практики делается вывод о том, что транспортные уставы не определяют вид неустойки в договорах о перевозке, что приводит к отсутствию единообразия в судебной практике при решении вопроса о соотношении убытков и неустойки. Обосновывается вывод о необходимости законодательного закрепления в транспортных уставах характера исключительной неустойки, что соответствует высокорискованному характеру деятельности перевозчиков.

Ключевые слова:

обеспечение обязательств, неустойка, убытки, договор перевозки

Возмещение убытков и взыскание неустойки – меры ответственности за нарушение обязательств. Их соотношение зависит от того, неустойка какого вида предусмотрена за конкретное нарушение.

Согласно пункту 1 статьи 394 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК), если за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства установлена неустойка, то убытки возмещаются в части, не покрытой неустойкой (зачетная неустойка) [1]. Законом или договором могут быть предусмотрены случаи, когда допускается взыскание только неустойки, но не убытков (исключительная неустойка), или когда убытки могут быть взысканы в полной сумме сверх неустойки (штрафная неустойка), или когда по выбору кредитора могут быть взысканы либо неустойка, либо убытки (альтернативная неустойка) [4, с.4].

Применение вышеуказанной нормы ГК вызывает на практике значительные трудности. Они могут быть связаны как с неясностью условий договора, которые каждая сторона трактует по-своему, так и со сложностью оценки соотношения общей (ст.394 ГК) и специальных норм законодательства, посвященных вопросам соотношения неустойки и убытков.

В научной литературе неоднократно отмечалось, что транспортные уставы и кодексы, реализуя положения ст. 400 ГК, конструируют положения о неустойке,

исключая одновременное взыскание с перевозчика неустойки и убытков [7, с. 85; 9, с. 22]. Причиной такого законодательного регулирования по мнению судебных инстанций и ученых является применение принципа справедливости с учетом высокорискового вида деятельности по перевозке грузов и пассажиров различными видами транспорта [3; 8, с.35].

При этом обеспечительный потенциал исключительной неустойки ниже, чем у штрафной неустойки. Применение исключительной неустойки реализует в первую очередь компенсационную функцию, и только во вторую очередь штрафную.

Однако, в судебной практике положения об ограничении ответственности перевозчика рамками исключительной неустойки не всегда находили свое подтверждение.

Так, Пленум Верховного Суда РФ в своем постановлении указал, что просрочка доставки груза перевозчиком на автомобильном транспорте, влечет за собой как возможность взыскания неустойки, предусмотренной соответствующим транспортным уставом, так и убытков, сославшись при этом на общие нормы ГК (ст.15,393) [5, с. 5]. В интерпретации высшей судебной инстанции неустойка превратилась из исключительной в штрафную, при этом содержание правовых норм не поменялось. Мало того, применение общих норм ГК к правоотношениям, урегулированным транспортными уставами и кодексами, должно было привести суд к выводу о зачетном характере неустойки (п.1 ст.394 ГК). Но суд рассматривает указанную неустойку как штрафную.

Для разрешения коллизий при отсутствии прямых норм о характере установленной транспортными уставами и кодексами неустойки, суды руководствуются положениями о возможности (либо невозможности) применения к соответствующим видам правоотношений по перевозке общих норм ГК, позволяющих взыскивать как убытки, так и неустойку.

При этом судам следует оценить, как убытки и неустойка в конкретном случае должны соотноситься между собой.

Интересным представляется дело, которое было посвящено оценке характера неустойки, закрепленной в Уставе железнодорожного транспорта (далее – УЖТ) [2].

Общество, являвшееся субарендатором железнодорожных вагонов, предъявило ОАО «РЖД» требования о взыскании неустойки и убытков, ссылаясь на то, что в результате того, что ОАО «РЖД» нарушило срок перевозки на своих осях, общество

вынуждено было платить арендную плату за аренду вагонов, но не могло воспользоваться этими вагонами. Истец потребовал взыскания пени за просрочку в доставке порожних вагонов, предусмотренную ч.1 ст. 97 УЖТ, а также убытков, рассчитанных исходя из арендной платы за период просрочки каждого вагона, в части, превышающей сумму пени. Судам предстояло разрешить вопрос, о сущности спорной неустойки, учтя нормы как ГК, так и УЖТ. Сложность дела заключалась в том, что ч. 1 ст. 97 УЖТ, на которую ссылался истец, буквально не устанавливает, что неустойка носит исключительный характер. Верховный Суд РФ, пересматривая указанное дело, констатировал, что судебная практика по оценке соотношения вышеуказанных норм не является однообразной. В некоторых случаях суды полагают возможным, ссылаясь на ст.97 УЖТ, взыскать и пени, и убытки, которые пенями не покрываются. В других случаях суды взыскивают только пени, отказывая во взыскании убытков, считая неустойку, предусмотренную ст. 97 УЖТ – исключительной. Для единообразного толкования суд применил как системный метод, так и сравнительно-исторический, указав, что транспортные уставы всегда составлялись с использованием таких приемов юридической техники, в соответствии с которыми в них указывались конкретно случаи, когда убытки можно взыскать вместе с неустойкой. Если же такого указания в тексте акта нет, то неустойку нужно понимать как исключительную [6].

Полагаем, что решение вопроса о характере неустойки в договорах перевозки требует своего прямого законодательного закрепления в соответствующих уставах. Не только по рассмотренному выше делу, но и по ряду других дел можно видеть, что суды не придерживаются единой позиции о том, каков характер неустойки в договорах о перевозке (пассажиров, грузов различными видами транспорта) [8, с. 39].

Логичным был бы подход, в соответствии с которым законодатель определил бы в транспортных уставах характер неустойки как исключительной, что соответствует высокорискованному характеру деятельности перевозчиков.

Список использованных источников

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 08.08.2024) //Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.
2. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»//Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.

3. Определение Конституционного Суда РФ от 02.02.2006 № 17-О "Об отказе в принятии к рассмотрению запроса Законодательного Собрания Вологодской области о проверке конституционности отдельных положений статей 40, 98, 99 и 102 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник Конституционного Суда РФ. 2006. № 3.

4. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 (ред. от 22.06.2021) «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств»// Бюллетень Верховного Суда РФ. 2016. № 5.

5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»//Бюллетень Верховного Суда РФ. 2018. № 8.

6. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 19.03.2024 № 305-ЭС23-24377 по делу № А40-146184/2022// СПС «КонсультантПлюс».

7. Вольфсон В.Л. Ответственность перевозчика за просрочку доставки грузов: развитие судебной практики в контексте меняющихся концепций // Вестник арбитражной практики. 2022. № 6. С. 83-92.

8. Милохова А.В. Неустойка как мера ответственности перевозчика в транспортных обязательствах // Законы России: опыт, анализ, практика. 2023. № 12. С. 34-39.

9. Попова Н.И. Гражданско-правовая ответственность договорного режима в железнодорожной отрасли. Акцессорное обязательство // Транспортное право. 2023. № 3. С. 20 - 23.