

## ОЦЕНКА ДОКАЗАТЕЛЬСТВ В ДЕЛАХ, ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ\*

*Т.А. СИГАЕВА, кандидат юридических наук, доцент кафедры  
международного экономического права БГЭУ ©*

В статье рассматриваются основные вопросы оценки доказательств в делах по спорам, возникающим из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, в хозяйственных судах. Акцент делается на определении допустимости доказательств при установлении фактов возникновения обязательств – заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом – и неисполнения (ненадлежащего исполнения) перевозчиком своих обязанностей: необеспечения сохранности перевозимого груза, несоблюдения сроков доставки груза, невыдачи (задержки выдачи) груза. На основе исследования научных литературных и нормативных правовых источников автором подвергаются анализу теоретико-прикладные проблемы, существующие в данной области хозяйственного судопроизводства; разрабатываются их решения, вносятся предложения, направленные на совершенствование гражданского и хозяйственного процессуального законодательства, в русле повышения эффективности судебной защиты прав и охраняемых законом интересов участников перевозок грузов.

Наличие или отсутствие обстоятельств, имеющих значение для правильного рассмотрения и разрешения споров, возникающих из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, устанавливается с помощью доказательств.

Подтверждение фактов возникновения обязательств – заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом – и неисполнения (ненадлежащего исполнения) перевозчиком своих обязанностей: необеспечения сохранности перевозимого груза, несоблюдения сроков доставки груза, невыдачи груза – обладает особенностями, обусловленными специальными требованиями законодательства о допустимости доказательств.

Подтверждение факта заключения договора связано с правилами допустимости доказательств, обусловленными последствиями нарушения предписаний закона о формах сделки. Согласно части 1 статьи 163 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК), при несоблюдении простой письменной формы сделки в случае спора в подтверждение сделки и ее условий запрещается использовать свидетельские показания. Анализ указанной нормы позволил одному из ведущих российских исследователей теории доказательственного права – М.К. Треушникову определить перечень сделок, которые подпадают в сферу ее действия. Примечательно, но ни в одном из приведенных им в разное время списков договор перевозки груза не значился [1, с.63;

2, с.146–148]. Думается, что это решение автора можно объяснить следующей причиной.

В цивилистической науке отсутствует единое мнение о форме договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Одни правоведы – В.В. Витрянский, О.С. Иоффе, К.К. Яичков – полагают, что он заключается в простой письменной форме [3, с.411; 4, с.580; 5, с.111, 114]. Другие – Т.Е. Абова, А. Кумейша – считают, что данная сделка совершается в устной форме [6, с.50; 7, с.14]. Если придерживаться последней точки зрения, то следует признать вытекающий из нее вывод о том, что правила допустимости доказывания факта заключения сделки и ее условий в случае спора, возникшего вследствие несоблюдения ее простой письменной формы, к договору перевозки груза не применяются. Однако эта мысль представляется нам ошибочной. В соответствии с пунктом 30 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь 2 августа 1999 года №1196 (далее – УЖТ) (в ред. постановления Совета Министров Республики Беларусь от 3 сентября 2007 г. №1134), при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить железнодорожной станции отправления на каждую отправку груза транспортную железнодорожную накладную. Этот документ выражает содержание договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Данное обстоятельство является

\* Статья поступила в редакцию 21 августа 2007 года.

доводом, обуславливающим отнесение его к форме договора перевозки груза железнодорожным транспортом [3, с.113–114, 411–412; 5, с.103–120].

Помимо него существуют и другие аргументы. Так, согласно общей норме статьи 162 ГК, сделки юридических лиц между собой и гражданами заключаются в простой письменной форме. Конкретизируя данное правило, ГК в пункте 2 статьи 739 применительно к подтверждению факта заключения договора перевозки груза устанавливает специальное положение о том, что он удостоверяется транспортной накладной (коносаментом или иным документом на груз, предусмотренным транспортным уставом или кодексом). Абзац 7 части 1 пункта 3 УЖТ предусматривает правило о том, что заключение данного договора на железнодорожном транспорте подтверждается транспортной железнодорожной накладной. Следует отметить, что данный нормативный правовой акт в прежней редакции в абзаце 14 пункта 3 прямо определял транспортную накладную в качестве обязательной письменной формы договора перевозки груза железнодорожным транспортом. В настоящее время данная структурная единица УЖТ претерпела изменения. Однако, представляется, что в сущности решение вопроса осталось прежним.

Таким образом, договор перевозки груза железнодорожным транспортом заключается в письменной форме, и установление этого факта подчиняется нормам о допустимости использования любых доказательств, за исключением свидетельских показаний.

Полученное суждение, на первый взгляд, не соответствует вышеприведенной норме пункта 2 статьи 739 ГК, из которой следует прямое указание о том, что договор перевозки груза подтверждается транспортной накладной или иным документом на груз, предусмотренным УЖТ.

Однако, как отмечает М.К. Треушников, смысл правил допустимости доказательств в утвердительном значении означает, что без средства доказывания, предписанного законом, по делу обойтись нельзя, но для подтверждения факта или его опровержения можно использовать дополнительно другие доказательства [2, с.140].

Особенность правил допустимости доказывания факта заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом состоит, на наш взгляд, в том, что специальное положение пункта 2 статьи 739 ГК не исключает общее правило пункта 1 статьи 163 ГК. В результате этого его установление представляется возможным любыми средствами доказывания, предусмотренными статьей 83 Хозяйственного процессуального кодекса Республики Беларусь (далее – ХПК), за исключением свидетельских показаний. Среди них, согласно вышеуказанной норме, допустимыми средствами доказывания являются транспортная

накладная или иной документ на груз, предусмотренный УЖТ.

Отнесение законодателем транспортной накладной к числу допустимых средств доказывания факта заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом представляется вполне логичным, так как она выражает его содержание, и, следовательно, однозначно подтверждает этот факт. Определение иных допустимых документов на груз, предусмотренных УЖТ, для установления факта заключения договора перевозки груза, видится не столь очевидным.

Если исходить из буквального толкования пункта 2 статьи 739 ГК, то к ним следует отнести только сопроводительные документы на груз, спецификацию, сертификат, счет продавца и договор, устанавливающий стоимость груза. Однако ни одно из них не обладает признаком относимости, позволяющим использовать их в качестве доказательств подтверждения факта заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом.

Если же проанализировать содержание иных документов, упоминаемых УЖТ, то доказательственное значение для установления факта заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом можно усмотреть в ряде документов в квитанции о приеме груза к перевозке, дорожной ведомости, корешке дорожной ведомости, уведомлении о прибытии груза, ведомости подачи и уборки вагонов, памятке приемосдатчика, справке железнодорожной станции отправления об отправлении груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза, коммерческом акте и акте общей формы. Однако они являются не документами на груз, а документами, оформляющими отдельные операции по перевозке груза.

Между тем, думается, что, регламентируя допустимость доказательств, законодатель должен предусматривать не любые, в том числе транспортные документы, а только те из них, которые позволяют установить данный факт однозначно. Иной подход, по нашему мнению, будет противоречить цели, для которой устанавливаются данные правила, – получению достоверного знания [8, с.62; 9, с.102].

Поскольку договор перевозки груза является заключенным с момента приема груза к перевозке, то, представляется, удостоверить факт его заключения однозначно, как и документ, выражающий его содержание, могут только документы, удостоверяющие факт приема груза к перевозке. В частности, на железнодорожном транспорте документом, удостоверяющим прием груза к перевозке, является квитанция о приеме груза к перевозке. Именно она должна быть представлена в обоснование претензии или иска в случае

утраты груза вместе с сопровождающей его накладной.

С учетом изложенного представляется целесообразным в пункте 2 статьи 739 ГК внести соответствующие изменения.

Подтверждение факта необеспечения перевозчиком сохранности груза связано с правилами допустимости доказательств, предусмотренными пунктом 136 УЖТ. В соответствии с абзацем 2 части 2 пунктом 136 УЖТ, факт утраты груза удостоверяется квитанцией о приеме груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза, а при невозможности представления такой квитанции – документом об оплате стоимости груза, подтвержденным соответствующим банком, и справки железнодорожной станции отправления об отправлении груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза.

Как видно из этой нормы, квитанция о приеме груза к перевозке является доказательством, свидетельствующим не только о заключении договора перевозки груза железнодорожным транспортом, но и нарушением перевозчиком обязанности по обеспечению сохранности груза в виде утраты. Для подтверждения последнего факта документ должен содержать отметку «Груз не прибыл», заверенную календарным штампом железнодорожной станции назначения (п. 30 разд. 4 Правил перевозок грузов, утвержденных Министерством путей сообщения СССР).

Согласно абзацу 3 части 2 пункта 136 УЖТ факт недостачи или повреждения (порчи) груза удостоверяется накладной и коммерческим актом, накладной с отметкой железнодорожной станции о составлении коммерческого акта (в случае его утраты) или представления накладной и документов об обжаловании отказа железнодорожной станции в составлении коммерческого акта.

Накладная, как и квитанция о приеме груза к перевозке, является доказательством, подтверждающим помимо факта заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом нарушение перевозчиком обязанности по обеспечению сохранности груза в виде недостачи, повреждения (порчи) груза. Для удостоверения последнего обстоятельства она должна содержать отметку о составлении коммерческого акта, удостоверенную подписью начальника железнодорожной станции или другого уполномоченного им работника с указанием должности.

Доказательственное значение данной отметки обуславливается тем, что коммерческий акт, согласно пункту 135 УЖТ, является документом, составляемым для удостоверения обстоятельств, являющихся основанием ответственности перевозчика за недостачу, повреждение (порчу) груза. Однако это специальное назначение

коммерческого акта является основанием для отнесения его в законодательстве и науке к самостоятельному средству доказывания.

Одна из самых распространенных ошибок в оценке доказательств, подтверждающих основание споров, возникающих вследствие необеспечения перевозчиком сохранности перевозимого груза, с давних пор состоит в придании коммерческому акту бесспорного характера. В частности, в советском праве, как заметил по этому поводу В.В. Витрянский, этот документ исполнял роль «царицы» доказательств. Его отсутствие, в том числе и вследствие неправомерного отказа работников железной дороги в его составлении, практически лишало (за редкими исключениями) грузополучателей на получение возмещения ущерба, причиненного несохранностью грузов при перевозке [3, с.200].

Представляется, что одной из причин проявившейся тенденции в судебной практике явилось отсутствие единого мнения среди ученых относительно правовой природы документов, установленных транспортным законодательством в обоснование претензий и исков, предъявляемых к перевозчику из договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Как уже отмечалось, они являются допустимыми средствами доказывания. В юридической литературе это мнение поддерживается О.Н. Здрок [10, с.327–328]. Однако наряду с ним существует точка зрения о том, что они представляют собой предустановленные доказательства. Эта идея разделяется Р.Ф. Каллистратовой, О. Молчановой [11, с.49; 12, с.43]. В связи с тем обстоятельством, что споры, вытекающие из необеспечения перевозчиком сохранности груза, в судебной практике составляют основную массу данного рода дел, то в наибольшей степени отмеченная проблема касается коммерческих актов.

Наш выбор в поддержку первой точки зрения основан на статье 104 ХПК. В соответствии с ней, обстоятельства дела, которые, согласно законодательству, должны быть подтверждены определенными доказательствами, не могут подтверждаться иными доказательствами.

Вторая идея представляется не совсем верной по следующим мотивам.

Во-первых, в теоретико-историческом плане она не соответствует действующей правовой системе. Как отмечает М.К. Треушников, «Институт предустановленных доказательств был характерен для гражданского процесса периода феодального государства и права... Доказательство являлось предустановленным, когда в законе заранее одному средству доказывания придается большая доказательственная сила, чем другому, и суд не вправе нарушить это предписание закона». В настоящее время, считает автор, этот подход представляется чуждым самой природе существующего права [1, с.67–69].

Во-вторых, в процессуальном аспекте рассматриваемая идея противоречит частям 1 и 2 статьи 108 ХПК. Эти нормы устанавливают принцип свободной оценки хозяйственного суда доказательств по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном и объективном исследовании доказательств, имеющихся в деле; отсутствие у любых доказательств заранее установленной для суда доказательственной силы.

В соответствии с пунктом 4 статьи 750 ГК документы о причинах несохранности груза (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, в случае спора подлежат оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза.

Следует отметить, что закрепление указанной нормы на уровне ГК было осуществлено только после последней кодификации гражданского законодательства. В юридической литературе ее появление в целом было воспринято положительно. Как отмечает В.В. Витрянский, она является «некоторой компенсацией интересов грузополучателя...» [3, с.441]. Этому же взгляда придерживается Г.А. Моргунова [13, с.125]. Однако, исходя из суждений ученых, это возмещение является недостаточным.

Присоединяясь к их мнению, полагаем необходимым привести собственный довод, свидетельствующий о недостаточности защиты интересов грузовладельцев нормой пункта 4 статьи 750 ГК. Он состоит в том, что указанные положения предусматривают свободную оценку документов о несохранности груза, составленных перевозчиком в одностороннем порядке. Однако транспортное законодательство предусматривает возможность участия в их составлении и грузовладельцев. Отказавшись от наследия формальной оценки доказательств, составленных перевозчиком в одностороннем порядке, законодатель, на наш взгляд, в то же время редакцией пункта 4 статьи 750 ГК создал благоприятные условия для предположения о предостановленной доказательственной силе документов о несохранности груза, составленных участниками перевозки в двустороннем порядке. Гораздо надежнее для защиты интересов грузовладельцев было бы предусмотреть в пункте 4 статьи 750 ГК норму о том, что любые документы о несохранности груза, в том числе составленные перевозчиком в одностороннем порядке, оцениваются судом наряду с другими доказательствами.

Правило об оценке судом доказательств в соответствии с ГК о причинах несохранности груза, составленных перевозчиком в одностороннем порядке, содержится также в абзаце 3 пункта 143 УЖТ. По аналогичным аргументам

представляется целесообразным дополнить ее нормой об оценке любых документов, в том числе составленных перевозчиком в одностороннем порядке, наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием его ответственности, а также отправителя или получателя груза.

В связи с тем, что нормы абзаца 3 пункта 143 УЖТ по содержанию дублируют пункт 4 статьи 750 ГК, а установление критериев оценки доказательств по общему правилу входит в сферу отношений, регулируемых Гражданским процессуальным кодексом Республики Беларусь и ХПК, на наш взгляд, из нее необходимо исключить отсылку к нормам оценки, предусмотренным ГК.

Согласно абзацу 4 части 2 пункта 136 УЖТ, факт просрочки доставки груза удостоверяется накладной.

Ее допустимость в подтверждение данного обстоятельства обуславливается тем, что содержащиеся в ней сведения позволяют установить фактический срок доставки, определяемый на основе соответствующих отметок о времени приема груза к перевозке и выгрузке (подачи вагонов под выгрузку) и договорной, исчисляемый по общему правилу отношением расстояния перевозки груза к ее скорости. Превышение срока доставки устанавливается в результате сравнения обоих сроков.

В соответствии с абзацем 5 части 2 пункта 136 УЖТ факт невыдачи (задержки выдачи) груза подтверждается накладной и коммерческим актом.

Допустимость накладной в подтверждение данного обстоятельства объясняется тем, что в ней фиксируется время выдачи груза.

Объяснение категоричности нормы об отнесении коммерческого акта к числу допустимых средств доказывания в данном случае представляется не совсем очевидно. Невыдача груза не во всех случаях оформляется коммерческим актом. Согласно абзацу 6 части 2 пункта 135 УЖТ данным документом фиксируется только передача груза на подъездной путь в течение 24 часов после раскредитования перевозочных документов. Однако в этом случае коммерческий акт составляется исключительно по требованию грузополучателя. В то же время, думается, что невыдача груза может заключаться не только в неподаче груза на подъездной путь (вагонов под выгрузку), но и в невыгрузке груза, нераскредитовании перевозочных документов. Полагаем, что для достижения полноты правового регулирования данных отношений абзаца 5 части 2 пункта 136 УЖТ необходимо изменить таким образом, чтобы коммерческий акт использовался в качестве допустимого средства доказывания только в тех случаях, когда он подлежит составлению.

Правила допустимости, предусмотренные пунктом 136 УЖТ, имеют утвердительное значение.

Вследствие этого, для подтверждения или опровержения соответствующих фактов, можно использовать дополнительно к предписанным им средствам доказывания другие.

Для установления обстоятельств, входящих в предмет доказывания дел по спорам, возникающим

из договоров перевозки груза железнодорожным транспортом, имеют значение и прочие доказательства. Например, технический акт, общий акт, заключение несудебной экспертизы и тому подобное. Они оцениваются по общим нормам относимости и допустимости [14, с.163-164].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Треушников, М.К. Относимость и допустимость доказательств в гражданском процессе / М.К. Треушников. – М.: Юрид. лит., 1981. – 96 с.
2. Треушников, М.К. Судебные доказательства / М.К. Треушников. – 2-е изд., доп. – М.: Городец, 1999. – 282 с.
3. Брагинский, М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2003. – Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – 910 с.
4. Иоффе, О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. – М.: Юрид. лит., 1975. – 880 с.
5. Яичков, К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву / К.К. Яичков. – М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1958. – 289 с.
6. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред.: Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. – М.: Контракт, 1998. – 304 с.
7. Кумейша, А. Договор перевозки груза: Обязательства, обусловленные соглашением и законодательством / А. Кумейша // Бюл. норматив.-правовой информ. – 2003. – №31. – С. 13-18.
8. Гурвич, М.А. Судебное решение: Теорет. проблемы / М.А. Гурвич. – М.: Юрид. лит., 1976. – 176 с.
9. Треушников, М.К. Допустимость доказательств по гражданским и уголовным делам / М.К. Треушников // Актуальные проблемы теории доказательств: Сб. науч. тр. / Редкол.: В.А. Семеусов, А. С. Козлов, С.В. Никитин и др. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1984. – С. 101-109.
10. Гражданский процесс. Общая часть: Учеб. / Под общ. ред. Т.А. Беловой и др. – Минск: Амалфея, 2001. – 576 с.
11. Каллистратова, Р.Ф. Претензионный порядок разрешения споров / Р.Ф. Каллистратова. – М.: Юрид. лит., 1963. – 110 с.
12. Молчанова, О. Некоторые вопросы применения нового Устава железных дорог СССР / О. Молчанова // Социалист. законность. – 1955. – №6. – С. 41-46.
13. Моргунова, Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Г.А. Моргунова. – М., 2004. – 191 с.
14. Тихиня, В.Г. Гражданский процесс: Учеб. / В.Г. Тихиня. – Минск: Право и экономика, 2004. – 548 с.