

## **В. П. Мороз**

кандидат юридических наук, доцент, заместитель директора ИППК судей, работников прокуратуры, судов и учреждений юстиции БГУ

### **Ответственность железнодорожного перевозчика за нарушение обязательств по перевозке груза: вопросы теории и проблемы правоприменения**

В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения договорного обязательства его участники несут имущественную ответственность. По общему правилу она наступает за любое нарушение лицом обязанностей, возникших для него из договора, а общим условием наступления ответственности является вина правонарушителя, если иное не предусмотрено законодательством или договором (ст. 372 Гражданского кодекса Республики Беларусь 1998 г. (далее — ГК).

Центр тяжести ответственности по договору перевозки груза лежит на транспортной организации, так как именно ее деятельность составляет основное содержание этого договора. Исполнение перевозчиком обязательств по перевозкам также обеспечивается мерами имущественной ответственности, регулирование которых во многом подчиняется общим правилам гражданско-правовой ответственности. Вместе с тем, здесь имеются и определенные особенности, которые должны учитываться в практике правоприменения. Поскольку регулирование транспортных правоотношений осуществляется в основном не общегражданским, а специальным законодательством, учитывающим специфику деятельности транспорта, имущественную ответственность в транспортных обязательствах необходимо рассматривать именно как специальную в сравнении с общей гражданско-правовой ответственностью.

В настоящее время ответственность за нарушение обязательств по перевозке устанавливается ГК, иными актами законодательства и соглашением сторон (ст. 747 ГК). В частности, нормы, специально направленные на регулирование договора перевозки, содержатся в гл. 40 ГК. При этом в силу ст. 3 ГК очевиден приоритет норм указанной главы над нормами, содержащимися в других актах законодательства<sup>1</sup>. В случае же применения общих норм ГК, например об обязательствах, срабатывает правило «*Lex specialis derogat generali*» (закон специальный заменяет закон общий). В общем виде это правило нашло свое закрепление в п. 3 ст. 390 ГК. Применительно же к транспортным отношениям оно формулируется следующим образом: любая специальная норма транспортного права исключает применение общих гражданско-правовых норм к отношениям, специально ею урегулированным; к соответствующим отношениям общие нормы гражданского законодательства применяются только в тех случаях, когда те или иные вопросы не урегулированы специальным транспортным законодательством. Показательным в связи с этим является решение надзорной коллегии Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь по протесту заместителя Председателя Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь.

Между сторонами 31 июля 2001 г. был заключен договор, в соответствии с которым ответчик обязан был оказать услуги по перевозке туристов по маршруту Минск-Белград-Минск в период с 31 июля 2001 г. по 5 сентября 2001 г.

Согласно условиям договора группа туристов выехала в Белград. Однако в связи с поломкой автобуса в пути истец вынужден был понести расходы по его ремонту, размещению туристов в гостинице и доставке их домой на автобусе,

---

<sup>1</sup> Необходимо учитывать, что в соответствии с п. 2 ст. 3 ГК в случае расхождения декрета или указа Президента Республики Беларусь с Гражданским кодексом или другим законом Гражданский кодекс или другой закон имеют верховенство лишь тогда, когда полномочия на издание декрета или указа были предоставлены законом.

принадлежащем иной фирме. В связи с этим истец обратился в суд с иском о взыскании понесенных убытков.

Суд при вынесении решения исходил из следующего.

Согласно требованиям ст. 733 ГК по договору возмездного оказания услуг одна сторона обязуется по заданию другой стороны оказать услуги, а заказчик обязуется данные услуги оплатить.

В соответствии с пунктом 2.1 договора от 31 июля 2001 г. ответчик обязан был предоставить технически исправный автобус.

Так как обязанности истца по надлежащей оплате оказанных ему услуг и понесенные им затраты были подтверждены соответствующими документами, суд, основываясь также на иных обстоятельствах дела, нормах ГК, регулирующих правоотношения сторон по договору перевозки, и нормах гл. 39 ГК, регулирующих возмездное оказание услуг, удовлетворил иск в полном объеме.

В протесте заместителя Председателя Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь был поставлен вопрос об исключении из мотивировочной части решения ссылки на нормы гл. 39 ГК, поскольку в данном случае к возникшим между сторонами правоотношениям они применению не подлежат.

Надзорная коллегия Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь при удовлетворении протеста исходила из следующего.

Из материалов дела следует, что спорные правоотношения вытекают из заключенного между сторонами договора от 31 июля 2001 г., предметом которого являлось оказание ответчиком транспортных услуг по перевозке туристов.

В соответствии со ст. 128 ГК услуги выделены в качестве самостоятельного объекта гражданских прав.

Суд первой инстанции неправоммерно применил к возникшим между сторонами правоотношениям нормы права, регулирующие возмездное оказание услуг (гл. 39 ГК), поскольку в соответствии с п. 2 ст. 733 ГК правила гл. 39 ГК применяются к договорам услуг связи, медицинских, ветеринарных, консультационных и иных, за исключением услуг, оказываемых по договорам, предусмотренным гл. 37, 38, 40, 41, 44-47, 49, 51 ГК.

Поскольку гл. 40 ГК предусмотрены специальные правила для договора перевозки, то положения о договоре возмездного оказания услуг к договору перевозки не применяются.

Как следует из материалов дела, ответчик имел лицензию на осуществление международных перевозок пассажиров автомобильным транспортом. Согласно ст. 738 ГК перевозка грузов, пассажиров и багажа производится по договору перевозки. Пунктом 1 договора от 31 июля 2001 г. определено, что предметом договора является оказание транспортных услуг по перевозке туристов.

Следовательно, к спорным правоотношениям подлежат применению нормы гражданского законодательства, регулирующие положение о перевозке.

В связи с тем, что все обстоятельства по делу были установлены правильно и в полном объеме, но судом первой и кассационной инстанций была допущена ошибка в применении норм материального права, коллегия исключила из мотивировочной части решения суда первой инстанции и постановления кассационной инстанции ссылки на ст. 733 ГК<sup>2</sup>.

Для определения приоритетности норм, содержащихся в различных актах транспортного законодательства, необходимо руководствоваться также Законом Республики Беларусь от 10

---

<sup>2</sup> Обзор надзорной практики Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь за IV квартал 2002 г. II Архивные материалы управления обеспечения надзора и обобщения судебной практики Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь за 2002 год.

января 2000 г. «О нормативных правовых актах Республики Беларусь»<sup>3</sup>.

В практике правоприменения необходимо учитывать и то, что договор перевозки представляет собой один из наиболее характерных примеров определенного ограничения принципа свободы договора, провозглашенного ст. 391 ГК. Несмотря на то, что законодатель допускает возможность определения соглашением сторон условий перевозок, а также ответственности сторон, право сторон самостоятельно определять те или иные условия договора действует здесь только в том случае, если ГК, транспортными уставами и кодексами отдельных видов транспорта, иными актами законодательства не установлено иное (ст. 738 ГК). Так, стороны договора перевозки вправе повышать, но не ограничивать или устранять установленную законодательством ответственность, за исключением случаев, когда возможность ограничения или устранения ответственности при перевозках груза предусмотрена в транспортном законодательстве (п. 2 ст. 747 ГК). Однако необходимо заметить, что в самом транспортном законодательстве такая возможность сторонам не предоставлена. В частности, любые соглашения участников железнодорожной перевозки об ограничении или устранении установленной законодательством Республики Беларусь ответственности признаются недействительными (п. 134 Устава железнодорожного транспорта общего пользования, утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 11964 (далее - УЖТ)). Стороны также вправе в договоре устанавливать ответственность за нарушение обязательств по перевозке, если она не предусмотрена в законодательстве.

## 2

Основными обязанностями перевозчика по договору перевозки груза являются: 1) подача транспортного средства под

---

<sup>3</sup> Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 2000. № 7. 2/136.

<sup>4</sup> Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 1999. № 67. 5/1506.

погрузку; 2) обеспечение сохранности перевозимого груза; 3,) осуществление перевозки в установленные сроки.

2.1. Обязанность перевозчика подать транспортное средство под погрузку непосредственно связана с его обязанностью по доставке груза к месту назначения. Перевозчик должен подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный договором перевозки, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза (п. 1 ст. 745 ГК).

В судебной практике важным для установления факта исполнения перевозчиком своей обязанности по предоставлению транспортного средства под погрузку является констатация исправности и пригодности транспортного средства. Под исправностью транспортного средства следует понимать его соответствие требованиям технической эксплуатации, установленным стандартам и техническим условиям, иным нормативным предписаниям по эксплуатации, обеспечению сохранности грузов и безопасности движения. Требование о пригодности ;означает, что подаваемое под погрузку транспортное средство должно быть годным для перевозки конкретного груза с учетом его особых свойств, качеств, рода. Соблюдение этого требования является одним из важнейших условий обеспечения сохранности перевозимых грузов. Соответственно, обязанность перевозчика подавать под погрузку исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза, корреспондируется с правом грузоотправителя отказаться от поданных транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза.

Неподача под погрузку исправных транспортных средств в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза, является одним из условий наступления ответственности перевозчика (ст. 748 ГК)<sup>5</sup>. Данное условие применительно к

---

<sup>5</sup> Необходимо отметить, что ответственность по ст. 748 ГК наступает взаимно, как у перевозчика — за неподачу транспортных средств, так и у грузоотправителя — за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств.

перевозкам соответствующими видами транспорта конкретизировано в специальном законодательстве. В частности, в соответствии с п. 110 УЖТ за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов, которая выражается в неподаче перевозочных средств (вагонов, контейнеров), необходимых для выполнения перевозки, Белорусская железная дорога несет имущественную ответственность.

Действующее транспортное законодательство ответственность перевозчика и грузоотправителя в этих случаях устанавливает в виде штрафа: имеющего характер исключительной неустойки.

Ответственность, предусмотренная ст. 748 ГК, наступает независимо от вины сторон. Исключение составляет ответственность сторон договора железнодорожной перевозки за необеспечение погрузки маршрута. В этом случае штраф взыскивается лишь с виновной стороны (п. 110 УЖТ).

Статья 748 ГК не дает исчерпывающего перечня оснований освобождения перевозчика и грузоотправителя от ответственности за неподачу и неиспользование транспортных средств. Наряду с такими основаниями, как непреодолимая сила и прекращение или ограничение перевозки грузов в законодательном порядке, иные случаи освобождения от ответственности могут быть предусмотрены транспортным законодательством. В частности, применительно к железнодорожным перевозкам такие основания конкретизированы в пп. 111 и 112 УЖТ. В то же время в силу важности выполнения плана перевозок как железной дорогой, так и грузоотправителем в законодательстве исключена возможность установления сторонами обстоятельств, освобождающих нарушителя от ответственности. Подтверждением этому является одно из дел, рассмотренных хозяйственным судом по иску транспортного прокурора в интересах Белорусской железной дороги.

Так, в интересах Белорусской железной дороги транспортный прокурор обратился с требованием о взыскании с предприятия «К» штрафа за невыполнение плана, перевозок. С 1

февраля 2000 г. Белорусской железной дорогой была установлена ответственность грузоотправителей за невыполнение декадных заявок, которые подаются грузоотправителями на основании месячных заявок (планов). Тем не менее, предприятием в период с августа по декабрь 2000 г. неоднократно нарушался план выполнения перевозок; не были использованы вагоны, выделенные железной дорогой на основании декадных заявок грузоотправителя.

Суд принял ходатайство ответчика о применении срока исковой давности и удовлетворил исковые требования частично. Кроме этого, исходя из принципа соразмерности неустойки с последствиями нарушения обязательства, суд на основании ст. 314 ГК Республики Беларусь уменьшил подлежащую взысканию неустойку на 50%.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом организуется на договорных началах. В соответствии с правилами перевозок грузов грузоотправители подают заявки на перевозки. На основании заявок грузоотправителей железная дорога определяет потребность в подвижном железнодорожном составе на предстоящий месяц. Выделение вагонов под погрузку производится как по месячным заявкам, представляемым в Управление дороги за 10 дней до начала месяца, так и по дополнительным заявкам, подаваемым в течение месяца. Согласно ст. 18 УЖТ Белорусская железная дорога может устанавливать иной порядок представления заявок на перевозку грузов.

Заявка — это установленная правилами перевозки грузов форма обращения грузоотправителя к железной дороге с требованием о выделении перевозочных средств (ст. 18 УЖТ). Поданная грузоотправителем и принятая железной дорогой заявка является основанием возникновения обязательств железной дороги подать для перевозки вагоны и контейнеры, а грузоотправителя — использовать их под заявленный к перевозке груз.

Непредставление заявки рассматривается как отказ грузоотправителя от перевозочных средств, и в случае неподачи



железнодорожной дорогой вагонов или контейнеров ответственность за невыполнение плана перевозок возлагается на грузоотправителя. Подача заявки позднее установленных сроков по правовым последствиям приравнивается к ее непредставлению. На железную дорогу возлагается ответственность за невыполнение плана перевозок в том случае, когда, несмотря на надлежаще поданную заявку, грузоотправителю не были выделены вагоны.

Если грузоотправитель подал заявку на перевозку грузов не на специальном бланке и с нарушением предусмотренных УЖТ сроков, но указал в ней сведения, необходимые для осуществления перевозки, а железная дорога такую заявку приняла к исполнению, то при неисполнении или ненадлежащем исполнении такой заявки железная дорога и грузоотправитель несут ответственность, предусмотренную УЖТ.

Ответственность за невыполнение плана перевозок как железной дороги, так и грузоотправителя определяется на основании учетной карточки. Она является основным документом для учета выполнения плана перевозок и расчета железной дороги с грузоотправителем по штрафам за невыполнение плана (ст. 22 УЖТ)<sup>6</sup>.

2.2. Одной из важнейших обязанностей перевозчика является его обязанность по обеспечению сохранности перевозимого груза. В практике работы хозяйственных судов данному вопросу должно уделяться особое внимание, что подтверждает факт его рассмотрения на уровне Пленума Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь<sup>7</sup>.

Обязанность по обеспечению сохранности перевозимого груза возникает у перевозчика с момента принятия груза для транспортировки и до момента выдачи его уполномоченному

---

<sup>6</sup> Обзор судебной практики разрешения споров, вытекающих из договоров перевозки грузов и транспортно-экспедиционной деятельности, одобренный постановлением Президиума Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь от 27 июня 2002 г. № 19 // Вестник Высшего Хозяйственного Суда Респ. Беларусь. 2002. № 7/2.

<sup>7</sup> Об отдельных вопросах практики рассмотрения споров, вытекающих из договоров перевозки грузов: постановление Пленума Высшего Хозяйственного Суда Респ. Беларусь, 26 апр. 2005 г., № 13 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 2005. № 105. 6/442.

лицу. В качестве обстоятельств, свидетельствующих о нарушении перевозчиком этой обязанности, ст. 750 ГК называет утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза.

Под утратой понимается невозможность для перевозчика выдать груз в течение установленного транспортным законодательством срока независимо от причин, обусловивших ее. В частности, при железнодорожных перевозках грузоотправитель или грузополучатель имеет право считать груз утраченным, если этот груз не был выдан грузополучателю в течение 30 дней по истечении срока доставки, а при перевозке груза в прямом смешанном грузовом сообщении — по истечении 4 месяцев со дня приема груза к перевозке. Если же груз прибыл по истечении указанных выше сроков, грузополучатель обязан принять его и возратить сумму, выплаченную ему Белорусской железной дорогой (ее предприятиями) за утрату груза (п. 119 УЖТ).

Недостача имеет место в том случае, когда перевозчик не в состоянии выдать получателю или уполномоченному им лицу часть груза по конкретной отправке. Под повреждением имеется в виду нарушение целостности груза, вызванное внешним механическим воздействием на него и повлекшее ухудшение его качества. Порча означает внутренние (биологические, химические и т.п.) изменения груза, снижающие его качество.

Имущественная ответственность перевозчика в перечисленных выше случаях наступает только при наличии его вины. При этом вина перевозчика презюмируется, и он вправе доказывать свою невиновность. Статья 750 ГК закрепляет презумпцию виновности перевозчика в несохранности груза в качестве базового принципа, действующего без каких-либо исключений. В нормативных актах транспортного законодательства этот принцип находит свое развитие. Например, в соответствии с п. 113 УЖТ предприятия Белорусской железной дороги несут имущественную ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, происшедшие после принятия груза к перевозке до выдачи его грузополучателю, если не докажут, что несохранность груза

произошла по причине обстоятельств, которые они не могли предотвратить и устранение которых от них не зависело, в частности, вследствие:

- причин, зависящих от грузоотправителя или грузополучателя;
- особых естественных свойств перевозимого груза;
- недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при наружном их осмотре при приеме груза к перевозке, применения тары, не соответствующей свойствам груза либо установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути;
- сдачи груза к перевозке без указания в перевозочных документах его свойств, требующих особых условий либо мер предосторожности при перевозке или хранении;
- сдачи к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму.

Однако необходимо отметить, что в транспортном законодательстве присутствуют исключения из этого принципа. В частности, определенные проблемы в судебной практике могут возникнуть в связи с применением п. 114 УЖТ. В этом пункте перечислены, обстоятельства, создающие предположение об отсутствии вины железной дороги в несохранности груза, т.е. обстоятельства, ссылка на наличие которых освобождает железную дорогу от ответственности за несохранность перевозимого груза. Так, предприятия Белорусской железной дороги освобождаются от имущественной ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, если:

- груз прибыл в исправном вагоне (контейнере) с исправными пломбами (запорно-пломбировочными устройствами) грузоотправителя или на исправном открытом подвижном железнодорожном составе без перегрузки в пути, с исправной защитной маркировкой либо исправной увязкой, а также при наличии других признаков, свидетельствующих о сохранности груза;

- недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных с его перевозкой на открытом подвижном железнодорожном составе;
- груз перевозился в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя;
- недостача груза не превышает норм естественной убыли и предельного расхождения в результатах определения массы груза;
- утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли по причинам, вызванным неправильными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем в накладной;
- грузоотправитель, грузополучатель не выполнили или ненадлежаще выполнили таможенные и другие правила.

С одной стороны, в перечисленных выше случаях предполагается, что железной дорогой не было допущено нарушений правил и условий перевозки, а следовательно, нет и ее вины в несохранности груза. Например, прибытие груза в исправном вагоне (контейнере) с исправными пломбами грузоотправителя свидетельствует о том, что доступа к грузу в процессе перевозки не было, и предполагается, что груз прибыл в том состоянии и количестве, в котором был погружен грузоотправителем. Презумпция же невиновности железной дороги является и презумпцией отсутствия причинной связи несохранности груза с действиями дороги. Сам факт наличия признаков неисправной перевозки, как правильно отмечалось в российской арбитражной практике, нельзя рассматривать в качестве основания отводе гвенности железной дороги за несохранность груза, если отсутствует причинная связь между данными признаками и обнаруженной несохранностью груза<sup>8</sup>. Поэтому, доказав наличие хотя бы одного из указанных

---

<sup>8</sup> Информационное письмо Государственного арбитража РСФСР от 16 января 1990 г. № С-13/ОПИ-17 «О практике разрешения споров, связанных с несохранностью грузов при перевозках железнодорожным транспортом» // Фурсов, Д.А. Подготовка дела к судебному разбирательству. Перевозки: пособие для судей арбитражных судов. М., 1997. С. 85.

обстоятельств, предприятие Белорусской железной дороги предполагается невиновным и может освободиться от имущественной ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза. А бремя доказывания вины железной дороги возлагается на заявителя требования.

С другой стороны, очевидно противоречие данного положения базовому принципу о презумпции виновности перевозчика, содержащемуся в п. 1 ст. 750 ГК. В связи с этим представляется, что абз. 8 п. 114 УЖТ «В указанных случаях предприятия Белорусской железной дороги несут имущественную ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что его утрата, недостача или повреждение (порча) произошли по вине этих предприятий» не должен применяться как противоречащий п. 1 ст. 750 ГК. Этот вывод основывается на следующих положениях.

Юридическая сила УЖТ определяется юридической силой нормативного правового акта, которым он утвержден, т.е. постановления Совета Министров Республики Беларусь (ст. 10 Закона Республики Беларусь «О нормативных правовых актах Республики Беларусь»). В то же время применительно к транспортным правоотношениям нормы гл. 40 ГК являются специальными нормами гражданского права, регулируемыми условия перевозок. Поэтому в силу ст. 3 ГК и ст. 10 Закона Республики Беларусь «О нормативных правовых актах Республики Беларусь» очевиден приоритет норм этой главы над нормами УЖТ. При этом нельзя рассматривать в качестве основания для возложения бремени доказывания вины железной дороги на предъявителя претензии ст. 738 ГК, закрепляющую положение о том, что условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если ГК, транспортными уставами и кодексами, иными актами законодательства и издаваемыми в соответствии с ними актами республиканских органов государственного управления не установлено иное. В данном случае говорится именно об установлении ответственности, но не об освобождении

должника от доказывания своей невиновности. Не может также являться основанием для возложения бремени доказывания вины железной дороги на предъявителя претензии и ст. 43 Закона Республики Беларусь от 6 января 1999 г. «О железнодорожном транспорте»<sup>9</sup>, согласно которой законодательными актами Республики Беларусь и УЖТ могут быть предусмотрены основания для освобождения от ответственности организаций железнодорожного транспорта общего пользования за несохранность груза или багажа. Указанная статья говорит лишь об основаниях освобождения перевозчика от ответственности, но не об освобождении его от доказывания наличия данных оснований и, соответственно, своей невиновности. Очевидно, что это различные категории.

В силу изложенного представляется, что железная дорога должна быть освобождена от ответственности по п. 114 УЖТ, только в том случае, если она докажет причинную связь между перечисленными в данном пункте обстоятельствами и несохранностью груза, т.е. докажет свою невиновность.

Ответственность за несохранность груза перевозчик несет в форме возмещения убытков в следующих размерах:

- в случае его утраты или недостачи — в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- в случае повреждения (порчи) груза — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере его стоимости;
- в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, — в размере его объявленной стоимости.

Сверх указанных размеров возмещение ущерба не допускается.

Кроме возмещения ущерба, перевозчик должен возратить взысканную за перевозку этого груза провозную плату, если она не входит в стоимость груза.

---

<sup>9</sup> Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 1999. № 4. 2/12.

Документы о причинах несохранности груза должны быть составлены по форме и в порядке, предусмотренных транспортным законодательством. В частности, обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности Белорусской железной дороги, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы, составляемыми железнодорожными станциями в соответствии с правилами перевозок грузов (п. 135 УЖТ). В том случае, если подобные документы будут составлены перевозчиком в одностороннем порядке, при возникновении с поря они подлежат оценке судом по общим правилам оценки доказательств наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза.

2.3. Основной обязанностью перевозчика является также доставка груза в пункт назначения в установленные законодательством сроки (ст. 746 ГК). Конкретные сроки доставки груза, а также имущественная ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза закрепляются в транспортном законодательстве.

При отсутствии установленных законодательством сроков исполнения договора груз должен быть доставлен до места назначения в разумный срок. При возникновении спора оценку «разумности» срока должен произвести суд.

Ответственность за просрочку в доставке груза наступает при наличии вины перевозчика, которая презюмируется. В частности, в соответствии с п. 118 УЖТ за просрочку в доставке груза железная дорога уплачивает штраф, если не докажет, что просрочка произошла не по ее вине. Штраф уплачивается в размере 6% провозной платы за каждые сутки просрочки, считая неполные сутки за полные, но не более 30% провозной платы. В таких же размерах железная дорога уплачивает штраф за просрочку в доставке порожних вагонов, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям или арендованных ими.

Мороз В.П. Ответственность железнодорожного перевозчика за нарушение обязательств по перевозке груза: вопросы теории и проблемы правоприменения / В.П. Мороз // Судебная практика в контексте принципов законности и права : сб. науч. тр. / редкол.: В.М. Хомич (гл. ред) [и др.]. - Минск : Тесей. 2006.-С.230-240.