

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
КАФЕДРА ГРАЖДАНСКОГО ПРАВА И ПРОЦЕССА

**ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Магистерская диссертация
обучающегося по направлению подготовки 40.04.01 Юриспруденция
программа «Гражданское право, семейное право,
международное частное право»
очной формы обучения, группы 01001611
Петренко Дмитрия Анатольевича

Научный руководитель
старший преподаватель
кафедры гражданского права и
процесса, к.ю.н.
Бондаренко С.С.

Рецензент
генеральный директор правового
центра ООО «Фиолент» г. Москва
Лысенков А.Ю.

БЕЛГОРОД 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ЕГО ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	
1.1. Понятие договора перевозки груза железнодорожным транспортом.....	10
1.2. Правовое регулирование отношений, направленных на перевозку грузов железнодорожным транспортом.....	31
ГЛАВА 2. ЭЛЕМЕНТЫ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	
2.1. Субъекты договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	43
2.2. Предмет и форма договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	55
ГЛАВА 3. СОДЕРЖАНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН	
3.1. Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	65
3.2. Ответственность по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	82
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	101
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	105

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования.

Железнодорожный транспорт РФ играет ключевую роль в модернизации экономики страны, в переходе на инновационный путь развития и стабильного роста. Обеспечение высокого качества работы железнодорожного транспорта создаёт предпосылки для выполнения таких важнейших функций государства, как защита суверенитета и безопасности страны, удовлетворение потребностей граждан и организаций в перевозках, создание надлежащих условий равномерного развития регионов¹.

Железнодорожный транспорт органично интегрирован в единую транспортную сеть РФ. Взаимодействуя с другими видами транспорта, железнодорожный транспорт является ведущим фактором всей транспортной системы РФ. Грузооборот железнодорожного транспорта в 2016 г. составил 2344 млрд. т/км, а его удельный вес в общем объеме грузооборота равен 45%. Свыше трети всего пассажиропотока страны приходится на железнодорожный транспорт. По грузоперевозкам РФ занимает первое место в Европе и второе в мире.

Реформа железнодорожного транспорта была возложена на созданное в 2003 г. - ОАО «РЖД»². Единственным акционером и учредителем ОАО «РЖД» является РФ. В настоящее время ОАО «РЖД» головная компания холдинга «Российские железные дороги», в который входят 143 дочерних и зависимых обществ. Размер уставного капитала на апрель 2018 года составляет 2 229 925 145 000 руб³. Основной задачей создания компании и

¹ Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 N 877-р «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») // Собрание законодательства РФ. 2008. № 29 (ч. II). Ст. 3537.

² Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585 (ред. от 03.04.2018) «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 39. Ст. 3766.

³ http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628.

холдинга было развитие конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса. На холдинг так же возложены задачи по эффективному выполнению функций национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров, развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования и всего железнодорожного хозяйства.

До 2010 года были созданы дочерние компании – специализированные операторы подвижного состава. К 2012 году весь парк вагонов на сети стал частным, свыше 80% товарооборота теперь обеспечивается путем привлечения независимых от РЖД операторов железнодорожного состава, контейнеров (коммерческих организаций), в функции которых входят услуги по предоставлению вагонов (контейнеров) юридическим или физическим лицам, а не перевозчику как было раньше.

На начальном этапе это привело к неконтролируемому росту количества грузовых вагонов на протяжении 2010-2015 гг., что создало серьезные технологические и организационные проблемы в управлении и содержании парка вагонов. Были проведены срочные мероприятия по ужесточению технического регулирования отношений по эксплуатации и ремонту грузовых вагонов, в итоге произошло сокращение вагонного парка. Потребовались законодательные изменения. В частности, принят ФЗ от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который ввел штраф за простой вагонов, перевозчику было предоставлено право на перемещение порожних вагонов, определена специфика их перевозки. Названные изменения направлены на стимулирование участников процесса перевозки к более эффективному использованию всего подвижного состава и инфраструктуры.

Изложенное, на наш взгляд, убедительно свидетельствует об актуальности избранной темы исследования как с теоретической, так и с практической точки зрения.

Степень научной разработанности темы исследования. Вопросам правового регулирования договора перевозки грузов железнодорожным транспортом цивилистическая доктрина уделяла существенное внимание как в советское, так и в постсоветское время. Данная проблематика нашла свое отражение в работах Г.Б. Астановского, М.А. Алахвердова, В.К. Андреева, А.Г. Быкова, В.В. Витрянского, В.Г. Бакунина, Б.В. Ляндерса, А.Е. Егорова, О.С. Иоффе, Г.П. Савичева, С.В. Смирнова, Б.Б., Б.С. Хаскельберга и др. Среди диссертационных исследований следует выделить работы Б.В. Ляндерса, (Саратов, 1970 г.), М.С. Орданского, (Москва, 1985 г.), М. Пельцер (Ленинград, 1988 г.), Шайдуллиной В.К. (2016 г.) и др. Непосредственно договору перевозки груза железнодорожным транспортом посвящены работы А.А. Довгополова (М., 2006 г.), А.В. Расулова (2003 г.), Соловьевой М.А. (Краснодар, 2012) и др. Однако, помимо значительного количества проблем договора железнодорожной перевозки грузов, остающихся актуальными уже длительное время, в связи с интенсивным изменением нормативно-правовых актов в этой сфере и сопровождающими их изменениями правоприменительной практики, проблемы этого договора приобретают современную актуальность.

Теоретическую основу исследования составили труды отечественных цивилистов: Т.Е. Абовой, М.М. Агаркова, М.К. Александрова-Дольника, С.С. Алексеева, В.Г. Баукина, В.К. В.В. Витрянского, В.А. Гусакова, Л.М. Гринберга, В.А. Егиазарова, А.Е. Егорова, О.С. Иоффе, А.Г. Калпина, И.П. Либба, Б.В. Ляндерса, В.П. Мороза, М.Г. Масевича, Д.А. Медведева, А.В. Расулова, Я.И. Рапопорта, Г.П., М.С.Орданского., О.Н. Садикова, В.Т. Смирнова, Е.А. Суханова М.А. Тарасова, Б.С. Хаскельберга, Б.Б. Черепихина, Г.Ф. Шершеневича, К.К. Яичкова и др.

Целью диссертационного исследования является комплексный анализ цивилистических аспектов договора перевозки грузов железнодорожным транспортом и на этой основе разработка предложений и рекомендаций, направленных на его совершенствование.

Названная цель позволила сформулировать следующие задачи:

- сформулировать определение и исследовать правовую природу договора перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- провести соотношение договора перевозки груза железнодорожным транспортом со смежными договорами;
- изучить источники их правового регулирования;
- определить права и обязанности, складывающиеся между субъектами договора перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- выявить специфику ответственности участников этого договора в случае условий договора.

Объектом исследования являются правоотношения, возникающие между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем в процессе исполнения обязательств по перевозке груза.

Предметом исследования выступают нормы гражданского права, регулирующие отношения по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Методологическую основу исследования составили методы: материалистической диалектики, исторический, сравнительно-правовой, формально-логический.

Нормативную основу исследования составили положения Конституции Российской Федерации, Гражданского кодекса Российской Федерации, транспортных кодексов и уставов, федеральных законов и иных нормативных правовых актов в области перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Научная новизна исследования состоит в том, что в нем осуществлена попытка проведения исследования на основе обновленного законодательства, в условиях реформирования железнодорожного транспорта, проблем договора перевозки груза железнодорожным транспортом, сформулированы положения, направленные на совершенствование рассматриваемого института.

На защиту выносятся следующие основные положения:

1. Обоснованно, что по общему правилу договор перевозки грузов железнодорожным транспортом является реальным. Вместе с тем данный договор может выступать и в качестве консенсуального договора, так как содержание условий договора могут включать не только условия о доставке груза в пункт назначения, его выдаче и оплате, но и условия о подаче транспортных средств и предъявления грузов к перевозке. Признание консенсуального характера позволит расширить диспозитивные начала договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, придаст единые правовые рамки для однородных видов отношений.

2. В целях устранения противоречий, дублирования норм, обеспечения единой правоприменительной практики в главе 40 ГК РФ следует закрепить комплекс правовых норм, определяющих единый правовой режим для перевозки грузов независимо от видов транспорта. Такой подход будет способствовать единообразной правоприменительной практике.

3. Систему договорных обязательств по перевозки грузов железнодорожным транспортом образуют два типа обязательств: рамочный договор (договор по организации перевозок грузов) и договор в пользу третьего лица (договор перевозки грузов).

4. Отсутствие технических и технологических возможностей перевозчика является основанием к отказу к заключению договора перевозки груза (ст. 789 ГК РФ). В результате устраняются начала публичности данного договора. Вместе с тем такое основание носит

расширительный характер и может повлечь злоупотребление со стороны перевозчика. В этой связи необходимо четко определить содержание понятий «технических и технологических возможностей».

5. Необходимо привести в соответствие нормы ст. 114 Устава железнодорожного транспорта с нормами п.2 ст. 793 ГК в плане установления запрета на заключение соглашений транспортных организаций с отправителями грузов об ограничении или устранении ответственности перевозчика. В частности, ст. 114 УЖТ допускает возможность такого ограничения не только на основе устава, как это предусмотрено в ст. 793 ГК РФ, но и на основе иных правовых актов РФ. Такое расширительное толкование может повлечь нарушение прав и законных интересов грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров.

6. П.2 ст. 796 ГК РФ предусматривает ограничение ответственности перевозчика в размере реального ущерба при перевозке груза. Данная норма требует изменения с точки зрения соблюдения начала равенства субъектов гражданского права и приведения ее в соответствие со ст. 393 ГК РФ, предусматривающую имущественную ответственность в полном объеме для случаев, когда перевозчик причинил вред в форме умысла или грубой неосторожности.

Теоретическая значимость исследования состоит в возможности использования содержащихся в работе положений, выводов, рекомендаций при проведении дальнейших теоретических исследований по проблемам перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Практическая значимость исследования состоит в том, что содержащиеся в диссертации выводы и положения могут быть применены в правотворческой и правоприменительной деятельности по совершенствованию и применению договора перевозки груза железнодорожным транспортом.

Апробация результатов исследования. Магистерская диссертация выполнена, рассмотрена и одобрена на кафедре гражданского права и процесса НИУ Белгородский государственный национальный исследовательский университет. Отдельные выводы и предложения исследования нашли отражение в форме докладов и сообщений на научных, научно-практических конференциях по вопросам гражданского права различного уровня.

Отдельные теоретические положения настоящего исследования получили отражение в научных публикациях автора и находятся в электронном архиве открытого доступа НИУ «БелГУ».

Структура и содержание работы обусловлена целью и задачами исследования и включает введение, три главы, объединяющие шесть параграфов и список использованной литературы.

ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ЕГО ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

1.1. Понятие договора перевозки груза железнодорожным транспортом

В законодательстве нет универсального определения договора перевозки. Его основные признаки формируются на доктринальном уровне, как применительно к перевозке различными видами транспорта, так и применительно к железнодорожному транспорту. Согласно п. 1 ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Аналогичное определение договора перевозки груза содержалось в ГК РСФСР 1964 г.

Определение же договора железнодорожной перевозки груза, сформулированное в абз. 2 ст. 25 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее – УЖТ)¹, по сравнению с общим определением, лишь конкретизирует обязанность перевозчика доставить вверенный ему груз, путем конкретизации пункта назначения (железнодорожная станция назначения), и указания на необходимость соблюдать условия его перевозки при доставке. В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза (абз. 2 ст. 25 УЖТ).

¹ ФЗ от 10.01.2003 г. №18 (в ред. от 17. 07.2017) «Устав железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2003. N 2. Ст. 170.

Толкование норм ГК РФ и УЖТ позволяет сделать вывод, что он является возмездным, взаимным, реальным, срочным, публичным.

Возмездным данный договор является в силу того, что у перевозчика за исполнение своих обязанностей по предоставлению услуги по доставке груза из пункта отправления в пункт назначения и выдаче его грузополучателю обязан получить установленную плату (п. 1 ст. 423 ГК).

Взаимным договор можно характеризовать, поскольку и перевозчик и грузоотправитель обладают как правами, так и обязанностям (обязанность перевезти груз – право на перевозку сданного груза; обязанность внести провозную плату – право на провозную плату).

Реальным рассматриваемый договор является, поскольку обязанность перевозчика возникает лишь в отношении груза, который вверен ему отправителем.

Точная позиция по данному вопросу, однако, только кажущаяся. Важно более углублено исследовать вопрос о моменте, с которого договор железнодорожной перевозки груза считается заключенным, то есть вопрос о его реальности или консенсуальности. В соответствии с договором перевозки груза железнодорожная дорога обязуется своевременно и в сохранности доставить груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза.

Договор перевозки груза железнодорожным транспортом является срочным. Согласно ст. 792 ГК РФ и ст. 33 УЖТ перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок. Срок в договоре перевозки груза определяется в перевозочных документах суточным пробегом вагонов с грузом.

В соответствии с п. 2 ст. 789 ГК договор перевозки груза признается публичным (ст. 426 ГК) во всех случаях, когда перевозка осуществляется

транспортом общего пользования, и из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов при обращении любого гражданина или юридического лица. Перечень таких организаций, относящихся к транспорту общего пользования, должен публиковаться в установленном порядке. Такое правило соответствует природе перевозки грузов железнодорожным транспортом, получившее закрепление в Международной конвенции о перевозке грузов по железным дорогам, Германском гражданском уложении, Общем уставе Российских железных дорог¹.

Вопрос о реальном или консенсуальном характере договора перевозки груза является дискуссионным. По верному замечанию О.С. Иоффе, достаточно сложно решается вопрос о консенсуальном или реальном характере рассматриваемого договора². По большинству в цивилистической литературе мнению исследуемый договор является реальным³. Как метко определяет В.В. Витрянский, «поскольку договор железнодорожной перевозки груза вступает в силу не ранее передачи отправителем груза перевозчику, что удостоверяется выдачей квитанции о приеме груза, он бесспорно остается реальным договором»⁴, хотя ГК РФ и не исключает принципиальной возможности конструировать договор перевозки груза и в качестве консенсуального договора (ст. 115 КТМ)⁵, что предreshается указанием на то,

¹ Агарков М.М. Юридическая природа железнодорожной перевозки // Право и жизнь. 1922. №2. С.29-40.

² Иоффе О.С. Обязательственное право. - М.: Юридическая литература, 1975. - С. 346.

³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта. М., 2011. С. 407; Довгополов А.А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву. Автореф. дисс... канд. юрид. наук. - М., 2006. С.8. Гражданское право: Учеб.: В 3 т. Т. 2. 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. А. П. Сергеев. М., 2016. С. 440.

⁴ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 409-410.

⁵ Гладырь Н.Ю. Договор международной морской перевозки грузов. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. СПб, 2005. С. 9.

что общие условия договора перевозки груза определяются транспортными уставами и кодексами (ст. 784 ГК РФ)¹.

Вместе с тем, имеются и сторонники определения этого договора консенсуальным². Высказанные в литературе точки зрения по этому вопросу можно свести к двум. Согласно первой точки зрения, которая является доминирующей, отношения между грузоотправителями и перевозчиками распадаются на две относительно самостоятельные группы: отношения, регулируемые договором перевозки и предшествующие им отношения, которые опосредуются иными правовыми формами, и по поводу которых до настоящего времени и сохраняется основная дискуссия³. Согласно второй точки зрения, правоотношения грузовой перевозки в современных условиях едины по своему социально-экономическому содержанию и нет оснований их дробить⁴.

Аргументы сторонников представленных взглядов целесообразно рассмотреть сквозь призму действующего законодательства, регулирующего общественные отношения, складывающиеся до заключения договора железнодорожной перевозки грузов.

Как уже отмечалось, основными правовыми формами, которыми опосредуется правовое регулирование отношений, предшествующих заключению договора железнодорожной перевозки грузов, согласно действующему законодательству является заявка и долгосрочный договор об организации перевозок грузов (п. 1 ст. 791 ГК). Эти правовые формы именуют основаниями возникновения обязательств по подаче транспортных

¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 409.

² Чаусская О.А. О правовой природе договора перевозки грузов // Актуальные проблемы частноправового регулирования: Материалы Всероссийской IV научной конференции молодых ученых (г. Самара, 23 - 24 апреля 2004 г.). / Отв. ред. Ю.С. Поваров, В.Д. Рузанова. Самара, Изд-во Самар. ун-та, 2004. С. 344-34; Баукин В. Г.

³ Егизаров В.А. Указ. соч. 4. С. 56-57.

⁴ Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву // Автореф. дисс. ... докт. юрид. наук. Томск, 1969. С. 8.

средств и предъявлению грузов к перевозке¹, либо основаниями для заключения договора перевозки², либо организационными предпосылками заключения договора грузовой перевозки³, соответственно приведенным точкам зрения.

Договору об организации перевозок посвящена ст. 798 ГК. В гл. 2 УЖТ «Перевозки грузов, контейнеров и повагонными отправлениями грузобагажа» сначала расположены нормы о договоре об организации перевозок (ст.10), а затем нормы, посвященные заявке на перевозку грузов (далее - заявка). Такой последовательности изложения вопросы целесообразно придерживаться в дальнейшем.

Договор об организации перевозок может заключаться перевозчиком и грузовладельцем при систематических перевозках грузов на долгосрочной основе. По действующему законодательству договор об организации перевозок может применяться и на железнодорожном транспорте (ст. 798 ГК, ст. 10 УЖТ). По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме (ст. 798 ГК).

Этот договор носит консенсуальный и взаимный характер. Сфера его применения ограничена отношениями, складывающимися между перевозчиком и грузовладельцем при систематических перевозках грузов, которые носят долгосрочный характер⁴. Как отмечает Ю.В. Швецова «долгосрочные договоры об организации перевозок грузов позволяют сторонам определять перспективу и рационально использовать свои ресурсы, требующиеся для реализации намеченных планов»⁵.

¹ Брагинский М.И. Витрянский В.В. Указ. Соч. С. 376.

² Егиазаров В.А. Указ.соч. С. 53.

³ Гражданское право: Учеб.: В 3 т. Т. 2. 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. А. П. Сергеев. М., 2016. С. 436.

⁴ Брагинский М.И. Витрянский В.В. Указ. Соч. С. 376.

⁵ Швецова Ю.В. Договор об организации перевозок // Сборник тезисов, докладов и сообщений научно практической конференции 13 февраля 2002 г. Научные исследования высшей школы. Тюмень, 2002. С. 58-59

Договор об организации перевозок подчинен принципу свободы договора. Поскольку заключение договора об организации перевозок не является обязательным, при отказе одной из сторон заключить такой договор другая сторона через арбитражный суд не может требовать его заключения. В принятии такого искового заявления, а также заявления о рассмотрении разногласий по этому договору, если стороны добровольно его заключили, когда истцом не представлено письменное соглашение с ответчиком о передаче спора на разрешение арбитражного суда, должно быть отказано в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 107 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации¹. Хотя эта точка зрения была изложена в отношении ТУЖД, однако она имеет весьма существенное значение, т.к. касается отношений, которые не претерпели изменений в УЖТ. Для заключения этого договора предусмотрена письменная форма (ст. 10 УЖТ).

По вопросу о соотношении договора об организации перевозок и реального договора перевозки груза определенная позиция сформулирована Г.П. Савичевым, который пишет: «Договоры об организации перевозок имеют длящийся характер, они заключаются на предстоящий квартал, предстоящий год. И по правовой природе имеют признаки предварительного договора (ст. 429 ГК), поскольку заключение договора об организации перевозок не освобождает, а, наоборот, предполагает необходимость заключения соответствующего договора перевозки груза, ибо только такой договор обеспечивает реальное перемещение груза от пункта отправления до места назначения. Договоры об организации перевозок грузов относятся к группе консенсуальных гражданско-правовых договоров, определяющих не условия товарооборота сторон, а организацию их взаимоотношений на будущее время предстоящей перевозки грузов. Терминологические различия в названиях этих вопросов не имеют принципиального значения, поскольку

¹ Пункт 5 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12 ноября 1998 г. № 18 «О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации» // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 1999. № 1.

все они имеют единую правовую природу, направлены на организацию будущих перевозок, не порождают прав и обязанностей сторон по перевозке данного конкретного груза, относятся к категории предварительных договоров, в соответствии с которыми стороны заключают в будущем конкретные договоры перевозки грузов (ст. 429 ГК)»¹.

Характерно, что несмотря на то, что указанные авторы не находят места для договоров об организации перевозок грузов, а также для договоров, заключаемых путем принятия перевозчиком заявки грузоотправителя, в сфере договорных правоотношений по перевозке грузов, тем не менее, анализ обязательств перевозчика и грузоотправителя, связанных с перевозками грузов, во всех случаях начинается с исследования прав и обязанностей сторон по подаче транспортных средств под погрузку и их использованию грузоотправителем, хотя данные обязательства находятся за рамками традиционно понимаемого договора перевозки груза. Договор перевозки груза, как реальный договор, считается заключенным с момента приема перевозчиком груза к перевозке, поскольку обязательство перевозчика по доставке груза в пункт назначения касается лишь «вверенного» ему отправителем груза. Однако наличие у всякого перевозчика обязательства подать транспортные средства под погрузку, а у грузоотправителя - предъявить груз к перевозке и использовать поданные транспортные средства отрицать невозможно»².

В договорах об организации перевозок определяются предполагаемые объем перевозок грузов, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также иные условия организации перевозок (ст. 10 УЖТ).

¹ Российское гражданское право. В 2 т. Т. I. Общая часть. Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права: учебник / ред.: Е.А. Суханов, Московский гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. - 4-е изд., стер.- М. : Статут, 2015. С 35-36.

² Брагинский М.И. Витрянский В.В. Указ. Соч. С. 264-265.

Согласно ст. 10 УЖТ «Перевозки грузов, предусмотренных указанными договорами, осуществляются на основании принятых заявок на их перевозки». Иначе говоря заключение сторонами договора об организации перевозок грузов не освобождает грузовладельца и перевозчика от необходимости соблюдать установленный порядок подачи и согласования заявок (заказов) на перевозку конкретных партий грузов¹.

Не вызывает сомнений, что договор об организации перевозок грузов порождает обязательство по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, исполнение которого, как и ответственность за его нарушение подробно рассмотрено в литературе.

Обратимся к заявке, как правовой форме отношений, предшествующих отношениям по перевозке грузов. Правила о заявке предусмотрены ст. 791 ГК, нормами УЖТ (ст. 11, 12), Правилами приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом (далее – Правила приема заявок)². Что касается перевозки грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, то прием заявок на такие перевозки регулируется УЖТ, правилами оказания услуг по перевозкам пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (п. 18 Правил приема заявок). Особенности представления и приема заявок на перевозки воинских грузов железнодорожным транспортом регулируются уставом воинских железнодорожных перевозок, утверждаемым Правительством Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами (п. 19 Правил приема заявок).

Прежде всего, отметим, что если в ГК РФ (ст.ст. 791, 798) речь идет о заявке как таковой, то в УЖТ она именуется уже как «заявка на перевозку

¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 376.

² Приказ МПС РФ от 16 июня 2003 г. N 21 «Об утверждении Правил приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом» // Экономика железных дорог. 2003. № 10.

грузов». Для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель представляет перевозчику заявку на перевозку грузов (ст. 11 УЖТ). Это обстоятельство подмечено в литературе и, по мнению В.Г. Баукина, является одним из свидетельств того, что ее подача предполагает заключение договора перевозки груза, а не только возникновение обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке, то есть грузовладелец, подавая заявку, предполагает перевозку, а не только создание условий для нее¹. В пользу этой позиции можно сослаться и на то, что в ст. 11 УЖТ речь идет о том, что заявка представляется перевозчику также именно для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Понятие заявки на перевозку грузов не определяется, однако в соответствии со ст. 11, 12 УЖТ определены ее форма, порядок оформления и представления, необходимое количество экземпляров, сведения, которые должны в ней содержаться, сроки ее представления и действия, порядок ее рассмотрения и согласования, основания отказа в приеме, порядок внесения изменений, учет ее выполнения.

Заявки на перевозку грузов представляются грузоотправителями (абз. 1 ст. 11 УЖТ), либо организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный транспорт, при перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении (абз. 2 ст. 11 УЖТ), в уполномоченные перевозчиком подразделения, перечень которых с указанием их места нахождения устанавливается перевозчиком и доводится до сведения грузоотправителей и организаций, осуществляющих перевалку грузов (в управление железной дороги отправления). При отправлении грузов с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего грузоотправителю, заявка представляется перевозчику грузоотправителем

¹ Баукин В.Г. Указ. соч. С. 97.

после ее согласования с владельцем указанного железнодорожного пути необщего пользования (абз. 3 ст. 11 УЖТ).

В соответствии с п. 2 Правил приема заявок, форма заявки на перевозку грузов является единой для всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте и приведена в приложении № 1 к ним.

Что касается сроков представления заявок, то они представляются не менее чем за десять дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщениях, в прямом и непрямом смешанном сообщениях, а также если пунктами назначения указаны порты, пункты по перевалке наливных грузов (абз. 2 ст. 11 УЖТ). При этом датой представления заявки на перевозку грузов перевозчику является дата ее получения перевозчиком. Перевозчик в графе «номер заявки» указывает регистрационный номер заявки (п. 4 Правил приема заявок).

Срок действия заявки должен быть указан в ней и не должен превышать 45 дней (абз. 1 ст. 11 УЖТ). По просьбам грузоотправителей и организаций, осуществляющих перевалку грузов, в случае срочной перевозки грузов перевозчики по согласованию с владельцами инфраструктур могут устанавливать сокращенные сроки представления заявок на перевозку грузов (абз. 16 ст. 11 УЖТ). Перевозки грузов, предназначенных для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, осуществляются перевозчиками на основании заявок на перевозку грузов по мере предъявления таких грузов для перевозок (абз. 12 ст. 11 УЖТ).

Заявки на перевозку грузов, оформленные с нарушением требований настоящих Правил возвращаются перевозчиком грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку грузов, без рассмотрения (п. 10 Правил приема заявок).

Перевозчик обязан рассмотреть поступившую заявку на перевозку грузов в течение двух дней. Срок рассмотрения заявки на перевозку грузов исчисляется от даты регистрации ее поступления перевозчику.

В случае возможности осуществления перевозки в строке заявки на перевозку грузов «Отметка согласования перевозчиком» указывается перевозчиком «Согласовано» или «Согласовано частично», а также проставляется дата и подпись уполномоченного лица перевозчика с указанием его должности и заверяется печатью перевозчика или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

В соответствии со статьей 11 Устава перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов в случае: введения согласно статье 29 УЖТ прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза; отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки на перевозку грузов; обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки; в ином случае, предусмотренном УЖТ, иными нормативными правовыми актами.

В этих случаях перевозчик возвращает заявку на перевозку грузов с указанием причин отказа грузоотправителю, организации осуществляющей перевалку грузов. При этом в строке заявки «Дата согласования заявки» перевозчиком указывается «Отказано», а также проставляется дата с подписью уполномоченного лица перевозчика с указанием его должности и заверяется печатью перевозчика или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами (п. 11 Правил приема заявок).

В соответствии со статьей 11 Устава владелец инфраструктуры имеет право отказать перевозчику в согласовании заявки на перевозку грузов в случае: отсутствия договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры; отказа организаций смежных видов транспорта в согласовании заявки на перевозку грузов; отказа железных дорог

иностранных государств в согласовании заявки на перевозку грузов; отказа других владельцев инфраструктур в согласовании заявки на перевозку грузов; введения согласно статье 29 УЖТ прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования грузов; обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки; в ином случае, предусмотренном Уставом, иными нормативными правовыми актами.

После получения заявки на перевозку грузов от владельца инфраструктуры перевозчиком в строке заявки «Дата согласования заявки» в зависимости от результатов ее рассмотрения указывается «Согласовано», «Согласовано частично» или «Отказано», а также проставляется дата и подпись уполномоченного лица перевозчика с указанием должности и заверяется печатью перевозчика или ЭЦП при наличии договора об электронном обмене документами.

Заявка на перевозку грузов с результатами ее согласования возвращается перевозчиком грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку груза, не позднее, чем за три дня до заявленного срока перевозки.

В случае отказа в согласовании или частичного согласования заявки на перевозку грузов грузоотправителю, организации, осуществляющей перевалку грузов, наряду с экземпляром заявки на перевозку грузов направляется обоснование причины отказа или частичного согласования.

При несогласии с частичным согласованием заявки грузоотправитель, организация, осуществляющая перевалку груза, обязаны не позднее чем за двое суток до заявленного срока перевозки уведомить об этом перевозчика, а перевозчик соответственно проинформировать владельца инфраструктуры. При этом учетная карточка не оформляется и штраф за невыполнение заявки с грузоотправителя, организации, осуществляющей перевалку груза, и перевозчика не взыскивается.

В случае отсутствия письменного отказа грузоотправителя, согласованная частично заявка на перевозку грузов принимается перевозчиком к исполнению.

Отказ в приеме и согласовании заявки на перевозку грузов может быть обжалован в судебном порядке.

Сформулированные в УЖТ основания отказа в приеме заявки на перевозку груза создают необоснованные возможности для перевозчика уклоняться от принятия заявки, что приводит к существенному противоречию с публичным характером этого договора и не согласуется с правилом ст. 789 ГК, в связи с чем предлагается конкретизировать содержащееся в ст. 11 УЖТ такое основание отказа в принятии заявки, как «отсутствие технических и технологических возможностей».

Из анализа нормы абз. 8 ст. 11 УЖТ, согласно которой «владелец инфраструктуры может отказать перевозчику в согласовании заявки в случае отсутствия между ними договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры» следует вывод о том, что она подлежит ограничительному толкованию, в соответствии с которым действие этой нормы не может распространяться на случаи, когда ОАО РЖД выступает одновременно как в качестве перевозчика, так и в качестве владельца инфраструктуры. И как перевозчик, и как владелец инфраструктуры ОАО РЖД действует через свои филиалы, между которыми, не может заключаться гражданско-правовой договор, так как это внутренние организационные отношения, а не внешние правовые обязательственные отношения.

Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для владельца инфраструктуры и перевозчика основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов, утверждается Министерством транспорта РФ (п. 14 Правил приема заявок).

Если В.В. Витрянский, разделяя вывод о договорной природе отношений, связанных с подачей грузоотправителем заявки и ее принятием перевозчиком, полагает, что заявка грузоотправителя включает в себя все существенные условия обязательства по подаче транспортных средств и их использованию¹, то В.Г. Баукин обнаруживает в ней не только условия указанного обязательства.

Уже даже краткий состав сведений заявки, предусмотренных УЖТ: «указание количества вагонов и тонн, железнодорожных станций назначения и других предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом сведений» (ст. 11 УЖТ), позволяет, по мнению В.Г. Баукина, трактовать ее шире, чем документ предварительного организационного этапа, указание в заявке железнодорожных станций назначения относится не к предоставлению транспортных средств/предъявлению груза, но к перевозке в целом². По нашему мнению правильно, относя к числу существенных условий договора железнодорожной перевозки грузов «согласование станции назначения, грузополучателя, количества и рода транспортных средств, отличительных свойств груза, а также согласование особенностей перевозки, если она производится с отклонением от стандартных условий, предусмотренных УЖТ РФ и Правилами перевозок грузов», он указывает, что «условия, предполагаемые нами как существенные, полностью отражены в Правилах приема заявок и составляют основное содержание заявки»³. К числу отличительных свойств груза следует относить его наименование, вес, количество, требования в обращении с грузом, тару и упаковку груза. Особенности перевозки можно считать цену и срок доставки, объявление ценности груза и объявление перевозки груза в сопровождении (под охраной) и другие условия, если грузоотправитель и железнодорожный перевозчик предпо-

¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 261-262.

² Баукин В.Г. Указ. Соч. С. 96.

³ Баукин В.Г. Указ. соч. С. 96-97.

лагают отклонение от действующих стандартов. Так, срок доставки грузов по железной дороге зависит от скорости перевозки, которая может быть грузовой или большой. Как правило, перевозки осуществляются грузовой скоростью, большая скорость используется для доставки определенных категорий грузов. Изменение грузовой скорости на большую, если это допускается Правилами перевозок грузов, является фактически единственным случаем согласования данного условия и производится как исключение¹.

Разные взгляды по этому поводу predeterminedены, на наш взгляд, разным методологическим подходом – договор перевозки либо рассматривается как основополагающий договор, что является преобладающим мнением, либо ему не придается такого значения.

Таким образом, речь должна идти о системе договоров, опосредующих перевозки грузов, пассажиров и багажа, в которую наряду с договором перевозки конкретного груза входят и другие договоры: договор перевозки пассажира; договор фрахтования (чартер); соглашения между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа; договор об организации перевозки грузов; договоры между транспортными организациями об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.)². Видимо поэтому, по мнению В.В. Витрянского, «с точки зрения интересов сторон (грузоотправителя и перевозчика), целей заключения договоров и их роли договор об организации перевозок стоит несоизмеримо выше, нежели договор перевозки конкретного груза, который по своему правовому значению представляет собой лишь облеченные в договорную форму действия сторон по исполнению договора об организации перевозок грузов»³. «Аналогичным образом выглядит

¹ Там же. С. 96.

² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 8-9.

³ Там же. С. 263-264.

операция по доставке груза из пункта отправления в пункт назначения, осуществляемая во исполнение договора транспортной экспедиции, по которому экспедитор принял на себя обязательство организовать перевозку груза по маршруту, согласованному сторонами»¹.

Несмотря на то, что по российскому гражданскому законодательству договор перевозки не признавался самостоятельным договором (*sui generis*) и рассматривался в качестве отдельного вида договора подряда (Свод законов Российской империи. Т. X. Ч. 1. Ст. 1738), гражданско-правовая доктрина того времени исходила из его самостоятельного характера², что нашло отражение уже в период подготовки проекта Гражданского Уложения (далее - ГУ), хотя Редакционная комиссия и «...не сумела выработать критерии отграничения его от договора подряда»³.

В советском гражданском праве в пользу договора перевозки, как разновидности договора подряда, высказывался лишь А.Г. Гусаков⁴, взгляды которого не были восприняты в науке. Как писал О.С. Иоффе, «Одна из особенностей транспорта, состоит в том, что производственный процесс здесь совпадает во времени с процессом потребления производимой продукции, в качестве которой выступает самая перевозка. Производят эту продукцию предприятия, входящие в состав транспорта как особой отрасли народного хозяйства. Транспорт не создает каких-либо новых материальных ценностей, а обеспечивает лишь их перемещение. Работа по перемещению материальных ценностей и пассажиров настолько специфична, что нуждается в особом правовом нормировании, существенно отличающемся от нормирования отношения по договору подряда. Все это и приводит к образованию, независимо от подряда, самостоятельного типа гражданских правоотношений -

¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 8.

² Шершеневич Г.Ф. Курс гражданского права. Т. 2. - М., 1902. С. 94.

³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 14-16.

⁴ Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. - М., 1929. С. 45-46.

обязательств по перевозкам»¹. В.В. Витрянский отметил, что О.С. Иоффе хотя и утверждал, что природу договора определяет его основная цель («перемещение грузов или пассажиров»), «но отличие договора перевозки от наиболее сходных с ним правоотношений, связанных с осуществлением подрядных работ, было выявлено им все же путем анализа не целей указанных договоров, а их экономического содержания»².

По действующему законодательству договор перевозки груза не может быть квалифицирован как договор подряда. В соответствии с п. 1 ст. 702 ГК «по договору подряда одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить по заданию другой стороны (заказчика) определенную работу и сдать ее результат заказчику, а заказчик обязуется принять результат работы и оплатить его». Поскольку исполнением договора перевозки груза не создается результат работы (создание новой вещи либо восстановление, улучшение или иное изменение уже существующих вещей - ст. 703 ГК), который мог бы быть передан грузополучателю, постольку главным отличием и следует считать разный предмет этих договоров.

Предметом договора перевозки является сама деятельность по перемещению объекта (груза, багажа), т.е. транспортная услуга. Результаты такой деятельности не имеют вещественной формы. Ее полезный эффект заключается в доставке груза и его вручении получателю.

Имеются и иные отличия договора перевозки от договора подряда. Цена работы в договоре подряда определяется соглашением сторон или путем составления сметы, притом цена работы (смета) может быть приблизительной или твердой; плата за перевозку грузов, транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами, и всегда является твердой.

¹ Иоффе О. С. Указ. соч. С. 554-555.

² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 80-81.

Заказчик, если договором подряда не предусмотрена предварительная оплата выполненной работы, обязан уплатить подрядчику обусловленную цену после окончательной сдачи результатов сдачи; плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа, вносится, как правило, до осуществления перевозки.

Заказчик может в любое время до сдачи ему результата работы отказаться в одностороннем порядке от исполнения договора, уплатив подрядчику часть установленной цены пропорционально части выполненной работы; отправитель же груза в договоре перевозки груза после передачи квитанции грузополучателю (если грузополучателем является третье лицо) не может далее расторгнуть договор, и, кроме того, расторжение договора при перевозке груза осуществляется по соглашению сторон между грузоотправителем и перевозчиком и др.

Вещь, созданная по договору подряда, принадлежит на праве собственности подрядчику до момента принятия выполненной работы заказчиком; в договоре перевозки груза перевозчик не является собственником перевозимого груза.

Отмеченные в литературе иные отличия, например, относящиеся к порядку определения цены, порядку оплаты, возможности отказа в одностороннем порядке от договора, не относятся к разряду основных и их перечень может быть расширен.

Договор железнодорожной перевозки грузов имеет определенное сходство и с договорами аренды, хранения, поручения, агентирования, однако их различие, как отмечается в литературе, не представляет особой сложности¹, а указанные действия лишь сопутствуют основной цели договора перевозки – транспортировке и доставке груза в пункт назначения².

УЖТ выделяет новый вид договора - договор на перевозку грузов на

¹ Расулов А.В. Указ. Соч. С. 33-34.

² Гражданское право: Учеб.: В 3 т. Т. 2. 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. А. П. Сергеев. - М., 2016. С. 444.

особых условиях. В соответствии со ст. 8 УЖТ, в случаях, если свойства грузов или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем (отправителем) условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями (отправителями) могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов и ответственность сторон за их перевозку и сохранность. Порядок заключения таких договоров приведен в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом¹. Данные правила устанавливают, что перевозки грузов на особых условиях могут осуществляться перевозчиком в следующих случаях: при перевозке грузов, перевозка которых не предусмотрена правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом; при перевозке импортных скоропортящихся грузов, следующих через российские порты, назначением на российские станции; при перевозке грузов, перевозка которых осуществляется с несоответствием тары, упаковки и состояния груза требованиям стандартов, технических условий или при применении новых видов тары и упаковки и др.

Перевозчиком устанавливается перечень уполномоченных представителей перевозчика, в функциональные обязанности которых входит рассмотрение заявлений грузоотправителей на перевозку грузов на особых условиях, оформление договоров и их заключение.

При возникновении необходимости перевозки грузов на особых условиях грузоотправитель должен обратиться к перевозчику с письменным обращением не менее чем за 20 дней до установленного статьей 11 Устава срока представления заявки на перевозку грузов. В указанный срок перевозчик должен принять решение о возможности перевозки грузов на особых условиях и при возможности осуществления таких перевозок, направить два экземпляра подписанного договора перевозки груза на особых

¹ Утверждены приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 41.

условиях грузоотправителю. Грузоотправитель, получив два экземпляра, подписанного перевозчиком договора, должен их подписать и возвратить перевозчику один экземпляр.

При принятии перевозчиком положительного решения о перевозке грузов на особых условиях перевозчик на основании заключенного договора телеграфно уведомляет свои причастные подразделения, где сообщаются основные условия этих перевозок (станции отправления и назначения, род груза, тип железнодорожного подвижного состава, ответственность сторон, период действия особых условий и др.).

В литературе высказано мнение, что предложенная законодателем правовая конструкция - договор на перевозку грузов на особых условиях, не является договором перевозки грузов. Он рассматривается как предварительный договор (ст. 429 ГК), по которому перевозчик и грузоотправитель обязуются в будущем заключить реальный договор перевозки на условиях, предусмотренных предварительным договором о перевозке грузов на особых условиях. Данный договор в соответствии с ч. 2, 3 ст. 429 ГК содержит условия, позволяющие установить предмет и иные существенные условия основного договора, заключается в письменной форме и является консенсуальным, двусторонне обязывающим, публичным¹. По нашему мнению, правила о договоре на перевозку грузов на особых условиях не создают договора, имеющего самостоятельную правовую природу.

Таким образом, правовое регулирование отношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом строится путем конструирования как собственно договора перевозки, так и иных договоров. При этом в позиции законодателя прослеживается противоречивое изложение норм о договоре грузовой перевозки. С одной стороны, прямо конструируя договор перевозки груза в качестве реального договора, законодатель, тем не менее, не

¹ Моргунова Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. - М., 2004. С. 8.

исключил законоположений, дающих основания, считать возможным заключать этот договор с момента достижения соглашения по всем существенным условиям, которые содержатся в заявке.

Такое положение дел вытекает из того обстоятельства, что позволяет фиксировать реализацию в соответствующих нормах как теоретических взглядов, согласно которым система транспортных договоров строится исходя из признания существования охватывающего их гипотетического договора перевозки, так и представления о том, что договор грузовой перевозки является центральным, основным в системе транспортных договоров. Именно в рамках последней точки зрения возможна конструкция, согласно которой договором перевозки грузов железнодорожным транспортом охватываются как отношения по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, так и собственно отношения по доставке груза на станцию назначения и выдаче его получателю, что подтверждает единство этих отношений по своему социально-экономическому содержанию.

Следует признать возможным и целесообразным использовать для регулирования как отношений по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке, так и отношений по доставке груза в пункт назначения, консенсуального договора перевозки груза, как единой их правовой формы, заключаемого путем подачи/принятия заявки. Во всяком случае это целесообразно в условиях отсутствия необходимости в долгосрочных отношениях между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем). Договор железнодорожной перевозки грузов в европейских странах по-прежнему остается реальным типом договора, однако новый проект Конвенции о международной железнодорожной перевозке грузов (COTIF/CIM) предлагает ввести консенсуальную форму заключения договора

по модели Конвенции о международной автомобильной перевозке (CMR)¹. В отечественной литературе такие предложения высказывались и ранее.

1.2. Правовое регулирование отношений, направленных на перевозку грузов железнодорожным транспортом

Все отношения, связанные с деятельностью железнодорожного транспорта, в том числе отношения железнодорожной перевозки грузов, как составная часть предмета гражданского права, относятся к числу наиболее важных общественных отношений, которые регулируются законодательными актами Российской Федерации, основывающимися на Конституции России.

Конституция России, разграничивая предметы ведения и полномочия между Российской Федерацией и ее субъектами, относит федеральный транспорт и пути сообщения к исключительному ведению России². Правильность такого решения никем под сомнение не ставится и убедительно объясняется.

Обращает на себя внимание и то обстоятельство, что термины «транспорт», «пути сообщения», содержащиеся в п. «и» ст. 71 Конституции РФ, истолковываются и в экономическом и в технико-экономическом смысле, однако с юридической точки зрения их, разумеется, следует понимать как те сферы общественных отношений, регулирование которых отнесено Конституцией исключительно к компетенции России. «Предметом государственного регулирования в этой области выступают отношения с пассажирами, отправителями и получателями грузов и багажа, а также между видами транспорта»³.

¹ См.: Regies Uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), Projet, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, Berne, 5 mai 1095 // https://oic.ci/source/fr/texte_juridik/TRANSPORT_FERROVIAIRE.pdf.

² См.: п. «и» ст. 71 Конституции России.

³ Научно-практический комментарий к Конституции Российской Федерации / Отв. ред. В.В. Лазарев. - М., 2003.

С введением в действие части второй Гражданского кодекса РФ (далее – ГК)¹, являющегося отраслевым (гражданско-правовым) кодифицированным актом, основополагающая роль в правовом регулировании отношений железнодорожной перевозки грузов стала отводиться нормам главы 40 «Перевозка». Правила этой главы подлежат применению ко всем видам перевозок. Нет ни одной нормы специально посвященной договору перевозки грузов отдельным видом транспорта, в том числе железнодорожным транспортом.

Глава 40 ГК содержит всего семнадцать статей, четырнадцать из состава которых содержат нормы, регулирующие отношения, связанные с перевозкой грузов. Не имеют отношения к регулированию отношений по перевозке грузов лишь три статьи – 786, 795, 800 ГК РФ, относящиеся исключительно к перевозке пассажира. К статьям, содержащим специальные правила о грузах относят лишь 4 статьи 785, 791, 794, 797.

Среди норм, составляющих главу 40 ГК, законодатель, прежде всего, выделяет «Общие положения о перевозке» (ст. 784 ГК). К таковым относится положение о том, что «Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки» (п. 1 ст. 784 ГК). Формулируются дефинитивные нормы о договоре перевозки груза (п. 1 ст. 785 ГК), договоре фрахтования (чартер) (абз. 1 ст. 787 ГК), договоре перевозки транспортом общего пользования (п. 1 ст. 789 ГК), договоре об организации перевозки груза (абз. 2 ст. 798 ГК). В отношении иных видов договоров, связанных с перевозкой грузов законодатель также не формулирует их определения, ограничиваясь лишь отдельными требованиями.

По общему правилу, содержащемуся в абз. 2 п. 2 ст. 784 ГК условия перевозки грузов отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если ГК,

¹ См.: ст. 1 Федерального закона «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 411.

транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. Эта норма свидетельствует о расширении сферы свободного волеизъявления сторон перевозки. При этом глава 40 ГК содержит нормы о провозной плате, сроках доставки груза, ответственности за нарушение обязательства по перевозке, и с частности об ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, о претензиях и исках по перевозкам грузов и некоторые другие нормы, более подробное рассмотрение которых будет осуществлено в дальнейшей части работы.

К нормам главы 40 ГК тесно примыкают нормы главы 41 «Транспортная экспедиция» (ст.ст. 801-806). Согласно п. 2 ст. 801 ГК правила этой главы распространяются и на случаи, когда в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком. Пунктом 3 ст. 801 ГК было прямо предусмотрено принятие закона о транспортно-экспедиционной деятельности. В настоящее время принят Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»¹, вступивший в действие с 3 июля 2003 года.

Основной массив отношений, связанных с перевозкой грузов железнодорожным транспортом, подлежит регулированию кодификационным актом комплексного характера - Федеральным законом от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ (ред. от 18.07.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в дальнейшем – УЖТ РФ)², вступившим в силу, в соответствии со ст. 127 названного закона, с 14 мая 2003 года. За период с 1920 года по настоящее время это восьмой по счету устав железных дорог³.

УЖТ регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями

¹ Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 27. (часть I) Ст. 2701.

² Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 170. С изменениями внесенными Федеральным законом от 7 июля 2003 года N 122-ФЗ.

³ Егизаров В.А. Указ. соч. С. 32.

(получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования (далее - железнодорожный транспорт) и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность, определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг», и распространяет свое действие также на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования» (ст. 1 УЖТ).

УЖТ содержит 9 глав, включающих в себя 130 статей. Структура этого акта, кроме общих положений (гл. 1, ст.ст. 1-8), заключительных и переходных положений (гл. 9, ст.ст. 127-130) содержит отдельные главы, посвященные перевозке грузов, контейнеров и повагонными отправками грузобагажа (гл.2, ст.ст. 9-49); взаимодействию владельца инфраструктуры и перевозчиков при подготовке и осуществлении перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа (гл. 3, ст.ст. 50-54); железнодорожным путям необщего пользования (гл. 4, ст.ст. 55-64); перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении (гл. 5, ст.ст. 65-79); перевозкам пассажиров, багажа, грузобагажа (гл. 6, ст.ст. 80-93); ответственности перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), пассажиров (гл. 7, ст.ст. 94-118); актам, претензиям, искам (ст.ст. 119-126).

Конкретные изменения в правовом регулировании перевозок, произошедшие в связи с принятием УЖТ касаются целого ряда вопросов и, в частности, вопроса о субъектном составе договорных отношений по перевозке грузов¹. Помимо УЖТ для отношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом определенное значение имеют и нормы, содержащиеся в иных федеральных законах.

Так, до недавнего времени нормы о перевозке содержал принятый одновременно с ТУЖТ Федеральный закон от 25 августа 1995 г. «О федеральном железнодорожном транспорте»², который признан утратившим силу Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ (ред. от 20.12.2017) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»³. Нормы этого закона посвящены вопросам функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, основам государственного регулирования в области железнодорожного транспорта необщего пользования, а также вопросам взаимодействия участников перевозочного процесса с органами государственной власти и организациями других видов транспорта. В нем, в частности, регулируются вопросы лицензирования, сертификации, стандартизации и обеспечения единства измерений на железнодорожном транспорте и целый ряд иных вопросов. По своей природе этот акт не относится к актам гражданского права. Отдельные нормы, имеющие отношение к перевозке грузов железнодорожным транспортом содержатся в Федеральном законе от 2 января 2000 г. N 29-ФЗ «О качестве и безопасности пищевых продуктов»⁴, Федеральном законе от 17 июля 1999 г. N 176-ФЗ «О почтовой связи»⁵.

¹ Гречуха В.Н. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: Монография. Юстиция. - М., 2016. С.86.

² Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 35. Ст.3505.

³ Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 169.

⁴ Собрание законодательства Российской Федерации. 2000. № 2. Ст. 150.

⁵ Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 29. Ст. 3697.

Как известно в соответствии с п. 2 ст. 784 ГК общие условия перевозки определяются помимо ГК и иных федеральных законов также и правилами, издаваемыми в соответствии с ними. Правила перевозок, являясь важным источником транспортного права, развивают и дополняют транспортные уставы и кодексы и содержат как общие положения (порядок предъявления грузов к перевозке и их выдачи, оформление транспортной документации), так и специальные правила о перевозках отдельных видов грузов (скоропортящихся, опасных, в контейнерах и др.). УЖТ предусмотрено принятие различного рода правил, одни из которых могут приниматься Федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, другие же могут приниматься на уровне Правительства РФ.

Целый ряд нормативных актов, относящихся к деятельности железнодорожного транспорта действует на Правительственном уровне. К таковым, в частности относятся: постановление Правительства Российской Федерации от 25 августа 1992 г. № 621 «Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации»¹, постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 июля 1993 г. № 716 «О неотложных мерах по обеспечению устойчивой работы железнодорожного транспорта Российской Федерации в 1993 году» (с изменениями от 6 мая 1994 г. и от 4 сентября 1995 г.)², постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 1992 г. № 833 «О повышении безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации»³, постановление Правительства Российской Федерации от 21 марта 1998 г. № 338 (ред. от 26.04.2002) «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской

¹ Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1992. № 9. Ст. 608, с изменениями и дополнениями, внесенными постановлением Правительства РФ от 14 июля 2001 г. N 535.

² Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 31. Ст. 2988; Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 3. Ст. 230; 1995. № 37. Ст. 3627.

³ Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1992. № 22. Ст. 1908.

Федерации»¹, Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации»², постановление Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»³, постановление Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1998 г. № 1029 «О Правилах исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте»⁴, постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1999 г. № 224 «О совершенствовании регулирования тарифов на электроэнергию, потребляемую железнодорожным транспортом»⁵, постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»⁶, постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2002 г. № 917 «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки; постановление Правительства РФ от 27 февраля 2016 г. № 147 (ред. от 01.08.2016) «Об утверждении требований к средствам идентификации (пломбам), в том числе функционирующим на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС»⁷ и другие акты.

На уровне Правительства РФ предусмотрено утверждение Правил оказания услуг по перевозкам пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (абз. 4 ст. 3 УЖТ). Тем самым реализованы требования ст. 38 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1

¹ Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 14. Ст. 1582.

² Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 21. Ст. 2471.

³ Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 20. Ст. 2159.

⁴ Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 36. Ст. 4527.

⁵ Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 10. Ст. 1241.

⁶ Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. № 23. Ст. 2366.

⁷ Собрание законодательства Российской Федерации. 2016. № 10. Ст. 14418.

«О защите прав потребителей», согласно которой «Правила бытового и иных видов обслуживания потребителей (правила выполнения отдельных видов работ и правила оказания отдельных видов услуг) утверждаются Правительством Российской Федерации». Акты, содержащие нормы о защите прав потребителей Правительство Российской Федерации, как известно, не вправе поручать принимать федеральным органам исполнительной власти (абз.1 п. 2 ст. 1 Закона о защите прав потребителей). На сегодняшний день эти правила утверждены Постановлением Правительства РФ от 2 марта 2005 г. N 111 (ред. от 17.06.2015) «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте»¹.

18 сентября 2003 года Постановлением Правительства РФ N 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»,² в соответствии со ст. 4 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. N 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»,³ учреждено, в качестве единого хозяйствующего субъекта, открытое акционерное общество «Российские железные дороги» и утвержден прилагаемый устав открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее – Устав ОАО «РЖД»). 23 сентября 2003 общество прошло государственную регистрацию, а 1 октября акционерное общество начало хозяйственную деятельность⁴.

Главными целями деятельности ОАО «РЖД» определены: обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли, для

¹ Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. № 10. Ст. 851.

² Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 39 Ст. 3766. С изменениями, внесенными Постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2004. № 810.

³ Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 9 Ст. 805.

⁴ Создано ОАО РЖД // Транспортное право. 2003. № 4. С. 36.

достижения которых общество вправе осуществлять большое количество разнообразных видов деятельности, связанных с перевозкой. Среди этих видов деятельности, к самостоятельной отнесена и перевозка грузов железнодорожным транспортом общего пользования (подп. 4, п. 11). Правоспособность ОАО «РЖД» является общей. Общество вправе осуществлять помимо перечисленных в уставе, и другие не запрещенные законодательством Российской Федерации виды деятельности (п. 12). В соответствии с Уставом общество может иметь дочерние и зависимые общества, а также имеет множество филиалов и представительств. Среди филиалов выделяются филиалы-железные дороги (17 филиалов), а также функциональные филиалы, среди которых 4 филиала-перевозочные компании и целый ряд иных.

Как уже было отмечено, нормами ГК к источникам правового регулирования отношений по перевозкам отнесены и правила, издаваемые в соответствии с транспортными уставами и кодексами и иными законами. В соответствии с ГК, например, указанными правилами определяются общие условия перевозки (п. 2 ст. 784 ГК), условия перевозки отдельными видами транспорта (абз. 2, п. 2 ст. 784 ГК), положения о погрузке и выгрузке груза (п. 2 ст. 791 ГК).

В соответствии с абз. 1 ст. 3 УЖТ разработка и утверждение правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, как и правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, осуществляется Федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта на основании УЖТ с участием федерального органа исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте, иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, заинтересованных организаций. При этом «Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом представляют собой нормативные правовые акты, которые содержат нормы, обязательные для

перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц, и регулируют условия перевозок грузов с учетом их особенностей, безопасности движения, сохранности грузов, железнодорожного подвижного состава и контейнеров, а также экологической безопасности» (абз. 2 ст. 3 УЖТ). Предусмотрено и информационное издание, в котором публикуются утвержденные в установленном законодательством Российской Федерации порядке нормативные правовые и иные акты - сборник правил перевозок железнодорожным транспортом.

Приказами Министерства транспорта РФ утвержден достаточно большой перечень правил, принятие которых предусмотрено прежде всего УЖТ. К наиболее общим из них относятся те, которые регулируют вопросы касающиеся заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, переадресовки грузов; исчисления сроков их доставки, составления актов, предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом»; оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом».

Целая группа правил предусмотрена для случаев перевозки грузов, обладающих теми или иными особенностями или для отдельных видов отправки, среди которых можно выделить: «Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях»¹, «Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей и перечней грузов, требующих обязательного сопровождения и охраны»², «Правил перевозок

¹ Утверждены Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 41 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях». // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти 2003. 20 октября. № 42.

² Утверждены Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 38 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной

железнодорожным транспортом грузов с объявленной ценностью»¹, «Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов группами вагонов по одной накладной»² и ряд других.

Важную роль в обеспечении единообразного применения арбитражными судами законов, постановлений Правительства и иных нормативных актов при разрешении споров, касающихся перевозок грузов играет практика судебно-арбитражная практика³. На сегодняшний день важное значение в деле единообразного применения законодательства о перевозках грузов имеют: Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 06 октября 2005 г. N 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»⁴, Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ 06 июля 2010 N 37 «О внесении изменений и дополнений в Постановление 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»⁵ и др.

Международные транспортные соглашения и конвенции⁶ используются при осуществлении международных перевозок, а также служат образцом

грузоотправителей, грузополучателей и перечней грузов, требующих обязательного сопровождения и охраны». // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти 2003. 10 ноября. № 45.

¹ Утверждены Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 40 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с объявленной ценностью». // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. 13 октября. № 41.

² Утверждены Приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г. N 32 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов группами вагонов по одной накладной» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2004. 2 февраля. № 5.

³ «Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции». Утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017. // Консультант плюс. Дата обращения – 20.03.2018.

⁴ Вестник ВАС РФ. 2006. № 1.

⁵ Вестник ВАС РФ. 2010. № 9.

⁶ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г. (с изм. и доп. на 01.07.2017); Постановление Правительства РФ от 06.04.2016 N 276 (ред. от 01.08.2016) «О порядке осуществления контроля за

для унификации российского транспортного права. Поскольку перевозки в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта, под которыми понимаются перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории Российской Федерации, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж пересекают Государственную границу Российской Федерации (ст. 2 УЖТ), находятся за пределами объекта настоящего исследования, а вопрос о международных транспортных соглашениях и конвенциях, как источниках правового регулирования, заслуживает отдельного рассмотрения.

международными транзитными автомобильными и железнодорожными перевозками грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2016. N 15. Ст. 2106.

ГЛАВА 2. ЭЛЕМЕНТЫ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.2. Субъекты договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

Процесс перевозки сопровождается многообразными отношениями, опосредуемыми различными договорами, участниками которых выступают разные субъекты. По договору перевозки грузов закон указывает перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя (п. 1 ст. 785 ГК; абз. 2 ст. 25 УЖТ). Сторонами договора железнодорожной перевозки грузов, по единодушному мнению, являются железнодорожный перевозчик и грузоотправитель. Что касается фигуры грузополучателя, то его правовое положение различными авторами определяется по-разному.

Большинство организаций, осуществляющих транспортные перевозки, являются коммерческими организациями и в значительной степени функционируют в форме акционерных обществ, созданных на основе Постановления Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 N 877-р, утвердившего Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года¹. В ходе реформ были приняты новый УЖТ, Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»² и новый Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который установил правовые, организационные и экономические условия

¹Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 N 877-р «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») // Собрание законодательства РФ. 2008. № 29 (ч. II). Ст. 3537.

² Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 9. Ст. 805.

функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, основы взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и выполняющих работы (услуги) на железнодорожном транспорте индивидуальных предпринимателей с органами государственной власти и организациями других видов транспорта, а также основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта не общего пользования.

В процессе реформ железнодорожного транспорта существенным образом изменились правоотношения собственности: согласно п. 6 ст. 1 ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» имущество железнодорожного транспорта может находиться в государственной, муниципальной, частной и иных формах собственности. Данное обстоятельство повлекло изменения в субъектном составе договорных отношений по перевозке грузов.

Перевозчиком в договоре железнодорожной перевозки груза в соответствии со ст. 2 УЖТ и ч. 1 ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» может является всякое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить вверенный им отправителем груз, из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, уполномоченному на его получение лицу (получателю).

Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» установлены основные требования предъявляемые к перевозчикам. Так, в соответствии со ст. 12 указанного закона перевозчик обязан: иметь лицензии на осуществление всех подлежащих лицензированию в соответствии с федеральным законом видов деятельности при осуществлении перевозок грузов; владеть железнодорожным подвижным составом для осуществления перевозок на праве собственности или ином

праве; иметь квалифицированных работников; заключить договор об оказании услуг локомотивной тяги, если перевозчик не имеет локомотива; заключить соответствующие договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры (за исключением случаев, если перевозчик осуществляет перевозки в пределах принадлежащей ему инфраструктуры), существенными условиями которых являются организация вагонопотоков, регулирование обращения вагонов и локомотивов, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из перевозок железнодорожным транспортом.

1 октября 2003 года в качестве единого хозяйствующего субъекта начало хозяйственную деятельность ОАО «Российские железные дороги», учрежденное 18 сентября 2003 года Постановлением Правительства РФ № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»¹. Утвержден и прилагаемый устав открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее – Устав ОАО «РЖД»). Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Единственным акционером и учредителем ОАО «РЖД» является РФ. В настоящее время ОАО «РЖД» головная компания холдинга «Российские железные дороги», в который входят 143 дочерних и зависимых обществ. Размер уставного капитала на апрель 2018 года составляет 2 229 925 145 000 руб.² Основной задачей создания компании и холдинга было развитие конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса. На холдинг так же возложены задачи по эффективному выполнению функций национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров, развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования и всего железнодорожного хозяйства.

¹ Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 39 Ст. 3766. С изменениями, внесенными Постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2004 г. № 810.

² http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628.

До 2010 года были созданы дочерние компании – специализированные операторы подвижного состава. К 2012 году весь парк вагонов на сети стал частным, свыше 80% товарооборота теперь обеспечивается путем привлечения независимых от РЖД операторов железнодорожного состава, контейнеров (коммерческих организаций), в функции которых входят услуги по предоставлению вагонов (контейнеров) юридическим или физическим лицам, а не перевозчику как было раньше.

Несмотря на расширение круга возможных перевозчиков, ОАО РЖД, по своей сути частная организация со стопроцентным капиталом государства, является хозяйствующим субъектом на железнодорожном транспорте и единым юридическим лицом. Железные дороги, действовавшие до реформы как государственные унитарные предприятия, самостоятельными юридическими лицами в настоящее время не являются.

Главными целями деятельности ОАО «РЖД», обладающего общей правоспособностью, являются: обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли, для достижения которых общество вправе осуществлять большое количество разнообразных видов деятельности, связанных с перевозкой. Среди этих видов деятельности, к самостоятельной отнесена и перевозка грузов железнодорожным транспортом общего пользования (подп. 4, п. 11 Устава ОАО «РЖД»). Общество вправе осуществлять помимо перечисленных в уставе, и другие, не запрещенные законодательством Российской Федерации виды деятельности (п. 12 Устава ОАО «РЖД»).

В соответствии с Уставом ОАО «РЖД» общество может иметь дочерние и зависимые общества, а также большое количество филиалов и представительств, в том числе за рубежом. Среди филиалов выделяются филиалы - железные дороги (16 филиалов), а также функциональные

филиалы, среди которых 4 филиала-перевозочные компании и целый ряд иных. В 12 странах действуют филиалы корпорации.

Грузовые перевозки железнодорожным транспортом обеспечиваются рядом компаний, входящих в холдинг ОАО «РЖД», которые распределены по следующим направлениям:

- обеспечивающие транспортно-логистические услуги: ЖЕФКО¹, АЛ «РЖД Логистика»², АО «ОТЛК»³;

- операторы подвижного состава: АО «ФГК»⁴ АО «Рефсервис»⁵, ОАО «РейлТрансАвто»⁶, ПАО «ТрансКонтейнер»⁷, АО «Русская тройка»⁸, Транс-Евразия Лоджистикс ГМБХ⁹);

¹ Группа GEFSCO - глобальный поставщик логистических решений и услуг. Компания представлена более чем в 150 странах и входит в десятку крупнейших логистических операторов в Европе. Группа GEFSCO располагает сетью, насчитывающей более 350 операционных площадок по всему миру // <https://ru.gefco.net/ru>.

² Дочерняя компания «Российских железных дорог», создана в 19 ноября 2010 г. Компания предоставляет комплексные транспортно-логистические услуги путем интеграции всех услуг Холдинга «РЖД» и сторонних поставщиков в единую цепочку поставок на рынке мультимодальных перевозок // <http://www.rzdlog.ru>.

³ Направлением деятельности ОТЛК является перевозка контейнерных грузов в рамках единого экономического пространства, в том числе на транзитных маршрутах между Европой и Азией // <http://www.utlc.com>.

⁴ Акционерное общество «Федеральная грузовая компания» (АО «ФГК») является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Основным видом деятельности является предоставление подвижного состава под перевозки грузов, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг. Вагонный парк в оперировании АО «ФГК» насчитывает 154,1 тыс. единиц подвижного состава (по состоянию на 29.06.2017). На полигоне российских железных дорог работают 7 филиалов и 8 агентств транспортного обслуживания АО «ФГК», а также представительства в Москве и Республике Казахстан.

⁵ АО «Рефсервис» образовано в 2006 году. Крупнейший на территории России и стран СНГ оператор специализированного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки скоропортящихся грузов.

⁶ Крупнейший российский перевозчик автомобилей железнодорожным транспортом, специализированное дочернее общество ОАО «Российских железных дорог» // <http://www.railtransauto.ru>.

⁷ Компания осуществляет полный спектр услуг, связанных с контейнерными перевозками, терминальной обработкой и логистикой // <http://www.trcont.ru>.

⁸ Компания работает в сегменте интермодальных контейнерных перевозок и располагает собственным парком фитинговых платформ. Основной упор в своей деятельности уделяет на работу контейнерными поездами (60% объемов перевозок) // <http://www.rus-troyka.com>.

⁹ Совместное предприятие Deutsche Bahn AG и Российских железных дорог (РЖД). Основано в начале 2008 года и имеет отделения в Берлине, Москве и Шицзячжуан, провинция Хэбэй, Китай. Основной вид деятельности - организация и продажа

- морские и стивидорные перевозки: Блэк Си Феррис Лимитед (БФИ)¹;
Порт Усть-Луга транспортная компания²;

- Терминально-складские услуги: Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом (ЦМ)³;

- Базовая услуга перевозки железнодорожным транспортом: ОАО «РЖД», Центр фирменного транспортного обслуживания⁴.

В связи с созданием ОАО РЖД возникают некоторые вопросы, связанные с тем, что вместо ранее существовавших железных дорог, действовавших в качестве самостоятельных юридических лиц, являвшихся коммерческими организациями - государственных унитарных предприятий, сегодня функционируют лишь филиалы, не являющиеся юридическими лицами.

В случае перевозки грузов в прямом железнодорожном сообщении (с участием нескольких владельцев инфраструктур) перевозчик до заключения договора перевозки обязан иметь договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры и согласовать такую перевозку со всеми владельцами инфраструктур, которые участвуют в осуществлении перевозки, а при отсутствии собственных локомотивов обязан иметь договоры об оказании услуг локомотивной тяги на весь путь следования грузов.

железнодорожных перевозок между Европой, Россией/СНГ и Азией на регулярной основе // <http://www.trans-eurasia-logistics.com>.

¹ Судоходная компания холдинга РЖД, осуществляет международные и каботажные перевозки грузов в железнодорожно-паромных сообщениях в бассейнах Балтийского и Черного морей. Также производственная деятельность включает: фрахтование судов для перевозки грузов из портов Дальневосточного региона. Организация стивидорной деятельности (погрузка и разгрузка грузов) // <http://railtranssystems.com>.

² Основной вид деятельности - подача-уборка вагонов от железнодорожной станции Лужская до терминалов порта и осуществление диспетчерского руководства в морском торговом порту Усть-Луга // <http://www.ust-luga.ru/group/?id=11>.

³ Осуществляет полный комплекс погрузочно-разгрузочных и терминально-складских услуг, в том числе на СВХ для участников ВЭД, услуги промывки подвижного состава, а также предлагает в аренду складские и офисные площади.

⁴ ЦФТО выступает от имени клиента единым заказчиком перед всеми причастными подразделениями ОАО «РЖД», являясь гарантом качества и соблюдения сроков исполнения заказа от лица ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД», являясь единым перевозчиком и владельцем инфраструктуры, одновременно действует через свои филиалы, отношения между которыми по своей юридической природе относятся к внутренним организационным (корпоративным) отношениям. Поэтому норма абз. 8 ст. 11 УЖТ, согласно которой «владелец инфраструктуры может отказать перевозчику в согласовании заявки в случае отсутствия между ними договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры», может толковаться только ограничительно, так как ее действие не может распространяться на случаи, когда ОАО РЖД выступает одновременно как в качестве перевозчика, так и в качестве владельца инфраструктуры.

В рамках перевозочного процесса, помимо перевозчика появились также и другие участники. Одним из них является владелец инфраструктуры. Им является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора.

Для осуществления перевозок грузов перевозчики и владельцы инфраструктуры заключают договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры является публичным и заключается в письменной форме. Примерная форма указанного договора устанавливается правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры. В договоре об оказании услуг по использованию инфраструктуры определяются предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок грузов, перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов за услуги и способы оплаты этих услуг, а также ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств.

Владельцы инфраструктур и перевозчики вправе самостоятельно определять виды и объем выполнения работ (услуг) по договору.

Перевозчики на основании публичного договора с владельцами инфраструктур могут предусматривать передачу своих обязанностей по договорам на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, договорам на подачу и уборку вагонов, в том числе заключение указанных договоров, владельцам инфраструктур. В этом случае владельцы инфраструктур вступают во взаимоотношения с грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования по договорам на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, договорам на подачу и уборку вагонов от имени перевозчика.

Как уже было отмечено, договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры является публичным и заключается в письменной форме. Помимо этого он является договором смешанного типа, т.к. представляет собой сочетание элементов аренды имущества (инфраструктуры) и элементов оказания услуг по использованию инфраструктуры ее владельцем для обеспечения перевозки, консенсуальным и носит длящийся характер.

К участникам перевозочного процесса относится и оператор железнодорожного подвижного состава, которым признается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющий вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующий на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров.

Что касается грузоотправителя, то в юридической литературе дискуссии по поводу его правового положения в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом отсутствуют. Всеми учеными, занимающимися этой проблемой поддерживается точка зрения, в соответствии с которой грузоотправитель признается стороной в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом. В соответствии со статьей 2 УЖТ под грузоотправителем понимается физическое или юридическое

лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза и указано в перевозочном документе. В основном грузоотправителями являются коммерческие организации, осуществляющие отправку грузов (в основном производимых ими товаров) для исполнения своих договорных обязательств, связанных с продажей, поставкой товаров и выполнением других договоров. Как правило, грузоотправитель является собственником отправляемых грузов (грузовладельцем) либо лицом, наделенным собственником соответствующими полномочиями по отправке груза. При этом если отправка груза осуществляется отправителем от своего имени, например, на основании договора комиссии, агентского договора или договора транспортной экспедиции, то отправителем груза, и следовательно стороной договора перевозки груза железнодорожным транспортом должен считаться комиссионер, агент, экспедитор или другое лицо выступающее перед третьими лицами от своего имени, а в случае отправки груза совершаемой по договору поручения, отправителем груза и стороной договора перевозки груза железнодорожным транспортом должен считаться владелец груза, от имени которого сделки совершает поверенный.

Однако по поводу фигуры грузополучателя в договоре перевозки груза железнодорожным транспортом в юридической литературе нет единого мнения. В настоящее время существует несколько точек зрения по поводу взаимоотношений грузополучателя с грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки. Согласно одной точки зрения, договор перевозки груза является трехсторонним договором, в котором участники обладают как правами, так и обязанностями¹. Так, В.А. Еагизаров исходит из того,

¹ Еагизаров В.А. Транспортное право. Указ. соч. С. 56-57; Лаасик Э. Советское гражданское право. Часть особенная. Таллин, 1980. С. 251; Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата, 1964. С. 172-174; Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. № 11. С. 13; Российское гражданское право. В 2 т. Т. I. Общая часть. Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права : учебник / ред.: Е.А. Суханов, Московский гос. ун-т им. М. В. Ломоносова .- 4-е изд., стер. - М: Статут, 2015. С. 273; Яковлев А.И. Договор перевозки грузов

что заключение договора перевозки грузов можно разделить на две части: «Первая часть — это заключение договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком, в соответствии с которым грузоотправитель сдает в надлежащем порядке груз, а перевозчик, принимая его, обязуется доставить его по назначению. Вторая часть — это вступление в договор перевозки грузополучателя.»¹. С этого момента у грузополучателя возникают не только права, но и обязанности (принять груз в установленном порядке, уплатить провозные платежи и т.д.). Далее он пишет: «Анализ транспортного законодательства позволяет сделать вывод, что грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная (коносамент) или нет»². Исходя из этого автор и приходит к выводу о том, что договор перевозки грузов является трехсторонним договором, в котором все его участники имеют права и обязанности.

Согласно другой точке зрения, договор перевозки грузов, заключенный с указанием в накладной в качестве получателя груза не его отправителя, а другого лица, следует признать договором об исполнении третьему лицу³. Он утверждает, что весь транспортный процесс необходимо разделить на две части. Первую часть составляют отношения, возникшие по договору перевозки; вторую составляют обязательственное отношение, возникающее между перевозчиком и получателем груза являющимся третьим лицом. Юридическими фактами, вызывающими обязательственное отношение между перевозчиком и получателем груза — третьим лицом, служат отправка груза в адрес получателя, его прибытие в пункт назначения или истечение срока доставки. Таким образом, по договору об исполнении третьему лицу получатель груза — третье лицо находится вне правоотношений с участниками договора перевозки, а права и обязанности получателя основаны целиком на Уставе, но не на договоре.

железнодорожным транспортом. - М., 2000. С. 12-13.

¹ Егiazаров В.А. Указ. соч. С. 69.

² Там же. С. 70.

³ Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов. - М, 1958. С. 143-144.

Существует и точка зрения, согласно которой грузоотправитель и грузополучатель являются одной стороной в договоре перевозки груза, а перевозчик представляет другую¹. Похожую на указанную выше позицию, имеют авторы признающие договор перевозки грузов двусторонним². Сторонами договора перевозки груза являются перевозчик в лице железной дороги и грузоотправитель, которые в отношении друг друга имеют как права, так и обязанности.

Еще одна точка зрения выдвинута М.А. Тарасовым. По его мнению, договор перевозки есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, наделенным определенными правами и обязанностями, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной. В качестве аргументации своей позиции автор исходит из того, что временем вступления получателя в число участников договора перевозки, следует признать момент изъявления им согласия на договор которое выражается принятием им транспортной квитанции. Со времени перехода квитанции в распоряжение получателя у него возникает право требования к транспортному предприятию, и между перевозчиком и получателем груза устанавливаются обязательственные отношения³.

Однако наибольшее распространение получила точка зрения в соответствии с которой договор перевозки грузов железнодорожным транспортом является договором в пользу третьего лица. По мнению О.Н. Садикова, «договор перевозки относится к числу двусторонних возмездных договоров. Его особенностью является наличие в договоре обычно третьего

¹ Либба И.П. Перевозочные документы по Уставу железных дорог ССС / В кн.: Основные вопросы железнодорожного права. М, 1925. С. 215; Александров-Дольник М.К. Споры вытекающие из правоотношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. М., 1955. С. 18; Он же. Споры возникающие из отношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. М., 1995. С. 22; Рапопорт Л.И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. Харьков, 1957. С. 171-173.

² Комментарий к Транспортному уставу железных дорог РФ / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. М, 1998. С. 50.

³ Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М, 1954. С. 34

лица - получателя груза (грузополучателя), который в заключении договора перевозки обычно не участвует, однако наделяется в силу норм транспортного законодательства правом требовать от перевозчика выдачи груза. Поэтому договор перевозки груза в литературе принято относить к числу договоров в пользу третьего лица (ст. 430 ГК)¹. Сходную позицию занимает Г.П. Савичев: «Договор перевозки грузов по своей конструкции относится к широко известному договорному типу — договору в пользу третьего лица (ст. 430 ГК), позволяющему грузополучателю, не являющемуся стороной договора, пользоваться определенными правами и нести соответствующие этим правам обязанности»². Соглашаясь со взглядами о признании договора перевозки груза, договором в пользу третьего лица В.В. Витрянский пишет: «Действительно, конструкция договора в пользу третьего лица оптимально подходит к определению правового положения грузополучателя в договоре перевозки груза. Как известно, договором в пользу третьего лица признается договор, в котором стороны установили, что должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу (п. 1 ст. 430 ГК). Применительно к договору перевозки конкретного груза перевозчик обязан выдать принятый к перевозке и доставленный в пункт назначения груз именно грузополучателю (управомоченному им лицу), и только грузополучатель вправе требовать от перевозчика выполнения этой обязанности»³. Объясняя свою позицию, ученый указывает на то, что все положения ГК, регулирующие договор в пользу третьего лица имеют непосредственное отношение к договору перевозки груза и свидетельствуют в пользу признания его таковым.

¹ Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций. - М., 1997. С. 378.

² Российское гражданское право. В 2 т. Т. I. Общая часть. Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права: учебник / ред.: Е.А. Суханов, Московский гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. - 4-е изд., стер.- М.: Статут, 2015. С. 40.

³ Витрянский В. В. Договор перевозки конкретного груза. – М., 2001. С. 284.

На наш взгляд, такая позиция является наиболее верной и обоснованной. Конструкция договора перевозки груза железнодорожным транспортом как договора в пользу третьего лица наиболее полно объясняет правовую природу указанного договора и полностью ему соответствует.

2.2. Предмет и форма договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

Предметом договора перевозки грузов железнодорожным транспортом является сама деятельность по перемещению груза, т.е. транспортная услуга. Результаты такой деятельности не имеют вещественной формы. Ее полезный эффект заключается в доставке груза и его вручению получателю. Не вызывает сомнений отличие договора подряда от договора железнодорожной перевозки груза, в том числе по признаку предметов (объектов) этих договоров, а также от иных договоров об оказании услуг, затронутых при рассмотрении вопроса о правовой природе этого договора, что свидетельствует о том, что речь идет о специфической услуге.

Из многочисленных, выработанных в цивилистике точек зрения на услуги, как объект правового регулирования, разброс которых так широк, что в одних случаях услуга рассматривается как разновидность работы, либо напротив, работа рассматривается как вид услуг,¹ законодатель выделяет самостоятельную главу (39) «Возмездное оказание услуг», которая «...распространяет свое действие в равной мере на любой договор оказания услуг, отличающийся тем самым тремя родовыми признаками: предмет договора составляют услуги (1), предоставляемые за плату (2); и при том ему не нашлось места среди особо выделенных в ГК типов (видов) договоров (3)»².

¹ См., там же. С. 203.

² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М: «Статут», 2002. С. 18-19.

При том, что перевозке посвящена в ГК отдельная глава, договор железнодорожной перевозки груза, как следует из вопроса о его правовой природе занимает самостоятельное и при том особое место и среди этой группы договоров об оказании услуг.

Что касается непосредственно действий по доставке груза в пункт назначения и выдаче его грузополучателю, то дальнейшую конкретизацию этом вопрос получит при рассмотрении обязанностей перевозчика. Здесь же отметим, что в литературе отмечается излишне широкая трактовка предмета договора перевозки в дореволюционном проекте ГУ¹. «Предмет обязательства перевозчика по договору перевозки груза составляли доставка груза в место назначения и сдача его получателю. Рассуждая о понятии «доставка», как и в случае с понятием «перевозчик», Редакционная комиссия обращала внимание на то, что под словом «доставить» разумеется не только перевозка в буквальном смысле этого слова (возить), но всякого рода перемещение груза из одного места в другое. «При этом большее и меньшее расстояние места отправки от места доставки не имеет юридического значения, так что под понятие договора перевозки в смысле ст. 1993 подходит всякая доставка груза, хотя бы она происходила в пределах города или даже внутри дома (например, переноска мебели из одной квартиры в другую, помещающуюся в том же доме и на той же лестнице)»².

Как отмечал К.К. Яичков³, при определении договора перевозки обычно указывается, что транспортное предприятие обязано не перевезти, а доставить груз, пассажира или багаж до места его назначения. Словом «доставить» стремятся подчеркнуть, что в силу договора транспортное предприятие обязано не только перевезти, то есть совершить действие по перемещению предмета пере-

¹ См.: Гражданское Уложение. Проект. С. 559.

² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2003. С. 18-19.

³ Яичков К.К. Договор перевозки и его виды в советском праве / Вопросы советского транспортного права. - М., 1957. С. 291.

возки, но и довести его до места назначения, а если предметом перевозки является груз или багаж, то создать такие условия, чтобы лицо, имеющее право на их получение, могло принять прибывшее имущество¹. Он полагает, что это словоупотребление является правильным. Хотя термин «перевезти» и «доставить» означают и переместить и отправить к месту назначения, тем не менее основным значением слова «перевезти» является переместить кого-либо или что-либо, везя через какое-либо пространство, то есть здесь на первое место выступает самый процесс перемещения, а основным значением слова «доставить» является отправить кого-либо или что-либо к месту назначения. Хотя речь идет об определении договора перевозки, его содержание более точно передается путем использования термина «доставить» груз, пассажира, багаж в место назначения.

Принимая данную точку зрения, нужно лишь добавить, что словосочетание «обязуется доставить» означает не только обязанность довести груз до места назначения и создать условия, чтобы грузополучатель мог принять прибывшее имущество, но подразумевает и его обязанность вручить груз грузополучателю с соблюдением установленных законом порядка и соответствующего оформления выдачи-приемки груза.

Таким образом, предметом договора перевозки является транспортная услуга, деятельность перевозчика по доставке груза в пункт назначения и связанные с этой деятельностью вспомогательные операции. Однако, следует иметь в виду, что определение предмета договора перевозки подобным образом будет правильным, если исходить только лишь из реального характера этого договора. Если же допускать возможность существования и консенсуального договора перевозки, то предмет договора должен быть расширен за счет включения в него предварительных действий.

Общими нормами о перевозке груза предусмотрено, что «заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей

¹ Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. - М., 1929. С. 118.

отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом)» (п. 2 ст. 785 ГК). Согласно абз. 1 ст. 25 УЖТ «при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза составленную в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза».

Из приведенных норм определенно не следует какой документ является письменной формой договора перевозки груза железнодорожным транспортом. В юридической литературе это вопрос является дискуссионным, и порождает различные точки зрения: от отказа приданию железнодорожной транспортной накладной статуса письменной формы договора, до признания формой договора помимо накладной и других документов.

По наиболее распространенному мнению письменной формой договора перевозки груза является транспортная накладная. «Транспортная накладная содержит все существенные условия договора перевозки груза и по сути представляет собой письменную форму этого договора»¹. Аналогичной позиции придерживаются Г.А. Моргунова, Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов² и ряд других авторов³. По мнению В.А. Егiazарова «Перевозка грузов на железнодорожном транспорте оформляется накладной и квитанцией о приеме

¹ Витрянский В.В. Договор перевозки конкретного груза. - М., 2001. С. 393-394.

² Гражданское право: Учеб.: В 3 т. Т. 2. 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. А. П. Сергеев. - М., 2016. С.386.

³ См., напр.: Дутова Н.В., Дутов И.С. Договор перевозки груза // Закон. 2003. № 7. С. 38.; Курцев Н.П., Левина Г.Н. Транспортное право России: Учеб. пособие. Белгород, 1996. С. 8.; Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореф. дис... д-ра юрид. наук. Л., 1970. С. 14.

груза, которые являются основными транспортными документами (ст. 25 УЖТ). Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, степени использования грузоподъемности вагона (контейнера), скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке и т.д. Отсутствие накладной свидетельствует об отсутствии договора перевозки, поскольку договор перевозки относится к числу формальных сделок и его наличие и содержание может быть подтверждено только письменными документами»¹.

Несколько иной точки зрения придерживается А.Г. Калпин, который полагает, что письменной формой договора перевозки груза служат два документа - железнодорожная накладная и квитанция о приеме груза². Такую же позицию занимает А.В. Рассулов который пишет: «...договор железнодорожной перевозки груза заключается в письменной форме, которая в свою очередь имеет сложную структуру, т.к. состоит из двух документов: транспортной железнодорожной накладной и квитанции о приеме груза»³.

Некоторые авторы не признают наличия письменной формы договора железнодорожной перевозки грузов. «Несмотря на то, что договор железнодорожной перевозки груза не сопровождается составлением конкретного документа, накладная не является договором перевозки груза, а лишь подтверждает его наличие»⁴. По мнению Т.Е. Абовой, из текста ст. 31 ТУЖД «следует, что железнодорожная накладная (транспортный документ) подтверждает заключение договора, является доказательством его заключения, а не его письменной формой. Следовательно, заключается договор железнодорожной перевозки груза не путем составления самостоятельного документа, а так же, как на всех иных видах транспорта, - путем вручения груза, подтверждаемого накладной»⁵.

¹ Егиазаров В. А. Транспортное право. Указ. соч.

² Гражданское право. Часть вторая: Учебник / Под общей ред. А.Г. Калпина. М., 2003. С. 247-248.

³ Расулов А. В. Указ. соч. С. 47.

⁴ Холопов К. Основной закон железных дорог России // Закон. 2000. № 9. С. 54-55.

⁵ Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т. Е. Абовой, В. Б. Ляндреса М, 1998. С. 50.

В рамках первой главы настоящей работы мы уже отражали точку зрения, согласно которой в качестве формы договора перевозки груза может рассматриваться заявка на перевозку грузов. Подчеркнет еще раз то, что, по нашему мнению, такая позиция имеет убедительную аргументацию и, кроме прочего, может свидетельствовать о ее теоретической перспективности, в частности для обоснования возможности существования консенсуального договора перевозки груза. Тем не менее, такая позиция вступает в противоречие, прежде всего, с легальным определением договора перевозки груза как реального договора.

В соответствии с п. 1 Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, перевозочный документ - транспортная железнодорожная накладная (далее - накладная) состоит из четырех листов: лист 1 - оригинал накладной (выдается перевозчиком грузополучателю); лист 2 - дорожная ведомость (составляется в необходимом количестве экземпляров, предусмотренных Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, - для перевозчика и участников перевозочного процесса, в том числе не менее двух дополнительных экземпляров для каждой участвующей в перевозке грузов инфраструктуры: один экземпляр для входной железнодорожной станции (далее - станция), находящейся в данной инфраструктуре, второй - для выходной станции из инфраструктуры); лист 3 - корешок дорожной ведомости (остается у перевозчика); лист 4 - квитанция о приеме груза (остается у грузоотправителя).

Исходя из такого понимания транспортной железнодорожной накладной можно сделать вывод о том, что по смыслу абз. 1 ст. 25 УЖТ под накладной понимается только оригинал накладной, а квитанция о приеме груза рассматривается в качестве самостоятельного документа. Однако, независимо от того соотносить ли форму этого договора только с оригиналом накладной или же и с квитанцией о приеме груза, следует иметь в виду, что в

данном случае законодатель не устанавливает требования к оформлению договора в виде одного документа (п. 2 ст. 434 ГК).

Законодатель предъявляет строгие требования к оформлению перевозочных документов, так в соответствии с п. 1.11. «подчистки и помарки в перевозочных документах не допускаются. При необходимости изменения сведений, внесенных грузоотправителем в перевозочный документ, грузоотправитель заполняет новый бланк документа. Внесенные в перевозочный документ перевозчиком изменения и дополнения сведений заверяются подписью и строчным штампом этого перевозчика». При этом формы перевозочных документов при перевозке грузов могут различаться в зависимости от особенностей перевозки.

Оформление перевозочных документов в электронном виде, т.е. при помощи электронной транспортной железнодорожной накладной - производится: грузоотправителем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене данными или обмене электронными документами между грузоотправителем и перевозчиком; перевозчиком при перевозке груза в сопровождении электронной накладной; грузополучателем и перевозчиком при наличии договора об электронном обмене документами между грузополучателем и перевозчиком.

Перевозка груза по электронной накладной осуществляется в сопровождении электронной накладной без перевозочных документов в бумажном виде. При наличии договора об электронном обмене документами между перевозчиком и грузополучателем перевозчиком на станции назначения выдается грузополучателю электронный оригинал накладной, подписанный электронной цифровой подписью перевозчика. Подтверждением получения грузополучателем от перевозчика электронного оригинала накладной является электронная дорожная ведомость, подписанная электронной цифровой подписью грузополучателя. При отсутствии договора об обмене электронными документами между

перевозчиком и грузополучателем перевозчиком на станции назначения выдается грузополучателю, заверенный оригинал накладной по форме ГУ-27у-ВЦ, под роспись в дорожной ведомости формы ГУ-29у-ВЦ.

Если перевозка грузов, оформлена перевозочными документами в бумажном виде, оригинал накладной вместе с дорожной ведомостью следует с грузами до станции назначения. Оригинал накладной выдается грузополучателю под роспись в дорожной ведомости. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости.

Принятие груза вместе с заполненной отправителем накладной является выражением воли перевозчика, направленной на заключение договора перевозки предъявленного груза. При предъявлении груза без транспортной железнодорожной накладной и при принятии данного груза перевозчиком договор также следует считать заключенным. Несоблюдение установленной законом письменной формы договора перевозки груза не влечет его недействительности, но лишает стороны права в случае спора между ними ссылаться в подтверждение заключения договора на свидетельские показания в подтверждение сделки и ее условий. Доказывание допустимо с помощью иных письменных доказательств.

Кроме того, что железнодорожная транспортная накладная является формой договора, ее значение состоит также в том, что заключившие договор стороны — перевозчик и грузоотправитель, принимают на себя обязанность и ответственность за выполнение требований Устава и Правил перевозок грузов, обеспечивающих сохранную и своевременную доставку груза. Являясь письменной формой этого договора, накладная содержит в себе все существенные условия договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. В связи с тем что для заключения договора перевозки требуется письменная форма (накладная), факт заключения договора перевозки, так и содержание договора не могут

устанавливаться свидетельскими показаниями.

Помимо этого транспортная накладная имеет правоустанавливающее значение, является легитимирующим документом, представление которого в ряде случаев обязательно для предъявления претензий к перевозчику. Накладная имеет и расчетное значение, так как в ней отражаются расчеты с железной дорогой по провозным платежам при сдаче и выдаче груза.

Перевозчик в удостоверение принятия груза к перевозке выдает грузоотправителю грузовую квитанцию. Грузовая квитанция не может признаваться договорным документом, так как обязательственные отношения между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем) этим документом не создаются, а только удостоверяются. В случае противоречия в содержании накладной и грузовой квитанции решающее значение должно принадлежать накладной. По квитанции грузополучатель может узнать о прибытии груза, предъявить ее при получении груза.

Кроме накладной и квитанции, нормативными правовыми актами предусмотрены и другие перевозочные документы. В их числе дорожная ведомость, которая хотя и не относится к документам, подтверждающим заключение договора перевозки, но имеет большое значение, т.к. в ней содержатся все сведения о грузе, участниках перевозки и обо всем, что происходило с грузом и подвижным составом в пути следования. При расхождении сведений о грузе или его массе в дорожной ведомости и в накладной на наш взгляд, следует руководствоваться данными накладной, поскольку накладная считается единственным документом, оформляющим договор перевозки и создающим обязательственные отношения.

К накладной в известных случаях должны быть приложены сопровождающие грузы документы, которые обязан представить грузоотправитель. Перечень документов, которые должны сопровождать груз, и документов, которые грузоотправитель обязан вручить станции

отправления, установлен в Правилах перевозок грузов.

Заслуживает внимания мнение о необходимости законодательного повышения значения транспортной железнодорожной накладной, что, в частности, должно выражаться в том, чтобы придать транспортной железнодорожной накладной статус ценной бумаги, которая будет являться определяющей для правовых отношений между перевозчиком и отправителем и получателем груза¹. Вызвано это признанием потребности в экономии времени и ускорении обращения товара, что должно вывести на качественно иной уровень отношения между субъектами гражданских правоотношений².

Таким образом, заключение договора перевозки груза осуществляется путем заполнения грузоотправителем железнодорожной накладной и предъявление ее вместе с грузом перевозчику, заполнения перевозчиком соответствующих реквизитов накладной, принятие груза от отправителя и выдача последнему железнодорожной квитанции о приеме груза. Железнодорожная транспортную накладную следует рассматривать в качестве письменной формы этого договора.

¹ Расулов А.В. Указ. соч. С. 43-44.

² См., там же.

ГЛАВА 3. СОДЕРЖАНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

3.1. Права и обязанности сторон по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом

Содержание договора железнодорожной перевозки грузов, как и всякого иного договора, составляют его условия, предусматривающие права и обязанности сторон. В соответствии со ст. 785 ГК РФ основной обязанностью перевозчика является обязанность доставить в целости и сохранности врученный отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а его основным правом является право получить причитающиеся ему провозные платежи. Соответственно, основной обязанностью грузоотправителя является обязанность оплатить установленную за перевозку плату, а основным правом является право требовать доставки груза в целости и сохранности в пункт назначения и выдачи его управомоченному на получение груза лицу. Из разных возможных вариантов порядка рассмотрения этого договора, по нашему мнению, целесообразным является тот, который в основных чертах соответствует порядку его исполнения.

Внесение установленной платы за перевозку груза, является основной и важнейшей обязанностью грузоотправителя. Плата за перевозку грузов транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами (ст. 790 ГК).

Согласно ст. 30 УЖТ все причитающиеся перевозчику платежи, как правило, вносятся до момента приема грузов к перевозке (в отличие от ст. 36 ТУЖД, устанавливавшей обязанность оплаты до момента отправления груза),

если иное не предусмотрено Уставом или соглашением сторон. Следовательно данная статья подразумевает предварительный, авансовый порядок оплаты перевозки грузов. Данное положение вызывает сомнение. Как уже было отмечено действующее законодательство (ст. 785 ГК, ст. 25 УЖТ) конструирует договор перевозки как реальный, т.е. он считается заключенным с момента когда груз принят перевозчиком. Следовательно, все права и обязанности участников договора перевозки груза возникают не ранее его заключения. В этой связи выглядит неверным возложение на грузоотправителя обязанности по внесению платы за перевозку еще до момента приема грузов, т.е. до заключения указанного договора.

Однако следует отметить, что указанный порядок оплаты перевозки грузов не является единственным. Возможны случаи, когда перевозчик по обращению в письменной форме грузоотправителя, согласованному с грузополучателем, может принять решение о внесении платы за перевозку грузов, и иных причитающихся перевозчику платежей грузополучателем на железнодорожной станции назначения (часть 3 ст. 30 УЖТ).

По общему правилу плата за перевозки грузов взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки грузов, в том числе в случае увеличения расстояния, на которое они перевозятся, по причинам, зависящим от владельца инфраструктуры и перевозчика. Порядок определения такого расстояния устанавливается Министерством транспорта РФ. В случаях, указанных в тарифном руководстве, плата за перевозки грузов взимается исходя из фактически пройденного расстояния (ст. 15 УЖТ).

Правила установления тарифов, сборов и платы, а также публикации сведений об изменениях, вносимых в них, определены в ст. 8 федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах общего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливаются в соответствии с федеральным законом «О естественных монополиях» и иными

нормативными правовыми актами РФ и публикуются в специальных сборниках - тарифных руководствах. Указанные тарифы, сборы и плата устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организации железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте (п. 1 ст. 8). Тарифы, сборы и плата на железнодорожном транспорте, не регулируемые в соответствии с п. 1 ст. 8, устанавливаются на договорной основе и контролируются государством в соответствии с законодательством о конкуренции и об ограничении монополистической деятельности на товарных рынках.

Таким образом из выше сказанного следует что транспортным законодательством проводится различие между провозной платой, т.е. платой за перевозку груза, и иными причитающимися перевозчику платежами, т.е. дополнительными сборами за операции, хотя и тесно связанные с перевозкой, но тем не менее не составляющие действий, непосредственно направленных на перемещение груза. Поэтому, на наш взгляд, является верной точка зрения в соответствии с которой «провозная плата уплачивается на основании договора железнодорожной перевозки груза, а дополнительные сборы взыскиваются на основании некоторых других договоров - подряда, возмездного оказания услуг и т.д.»¹.

В соответствии со ст. 39 УЖТ плата за пользование вагонами, контейнерами взимается перевозчиком: за время нахождения вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами; за время ожидания подачи или приема вагонов (контейнеров) по причинам, зависящим от таких грузополучателей, грузоотправителей, владельцев; за время задержки вагонов (контейнеров) в пути следования по причинам,

¹ Расулов А. В. Указ. соч. С. 89.

зависящим от грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей своими локомотивами, при условии, что задержка по указанным причинам привела к нарушению сроков доставки грузов. Также данная статья устанавливает, что плата за пользование вагонами, контейнерами за время нахождения вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчикам, в местах необщего пользования не взимается.

В связи с тем, что в пути следования груза могут возникнуть расходы перевозчика, обязанность по уплате которых должен нести грузоотправитель, например, перегруз груза в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя статья 30 УЖТ устанавливает, что окончательные расчеты за перевозку грузов и дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии грузов на станцию назначения до момента их выдачи.

Следующей стадией выступает стадия собственно процесса перевозки (территориального перемещения) груза т.е. той деятельности, которая составляет предмет договора перевозки груза.

В соответствии со статьей 14 УЖТ перевозки грузов могут осуществляться грузовой скоростью или большей (категории скоростей). Грузоотправитель выбирает наиболее удобную для себя категорию скорости и указывает ее в транспортной железнодорожной накладной. Однако возможны случаи, когда перевозка груза допускается только большой скоростью, в этом случае грузоотправитель должен указать данную скорость.

Согласно ст. 1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», железнодорожный транспорт в Российской Федерации, во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван, своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для

развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации. Сроки доставки грузов являются одними из показателей качества перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь условием надлежащего исполнения обязательства по перевозке, составляет одну из основных обязанностей перевозчика. Так в соответствии со статьей 792 ГК перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок.

В статье 33 УЖТ РФ установлена обязанность железных дорог доставлять грузы по назначению и в установленные сроки. Также данная статья предусматривает ряд принципиальных правил о порядке исчисления указанных сроков. Часть 2 статьи 33 содержит указание на то, что сроки доставки грузов и правила их исчисления утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики. Но вместе с тем грузоотправители, грузополучатели и перевозчики могут предусматривать в договорах и иные сроки доставки грузов.

Исчисление срока доставки грузов начинается с 24 часов дня приема грузов для перевозки. Согласно ст. 27 ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» учетно-отчетным временем признается при перевозке московское. Дату приема груза для перевозки и расчетную дату истечения срока доставки груза, определенную исходя из правил перевозок груза железнодорожным транспортом или на основании соглашения сторон, указывает перевозчик в транспортной железнодорожной накладной и выданных грузоотправителям квитанциях о приеме груза.

Сроки пробега являются средними. Поэтому срок в договоре перевозки груза определяется в перевозочных документах не временем, а суточным пробегом вагонов с грузом. Этим же объясняется то, что к указанным договорам не применяется термин «досрочное исполнение договора». Получатель груза не вправе от него отказаться по тем основаниям, что груз прибыл слишком рано, и он не смог подготовиться к его принятию.

Срок доставки грузов зависит от технологии работы и технической оснащенности железнодорожного транспорта. При оформлении перевозки конкретного груза в срок его доставки включаются следующие временные затраты:

1. Время, необходимое для выполнения операций, связанных с отправлением и прибытием грузов. Правилами установлен единый (одни сутки - 24 часа) срок, в течение которого железная дорога должна выполнить все технические и юридические операции данного этапа.

2. Время непосредственно перевозки грузов (следования грузов), которое зависит от расстояния и скорости перевозки (грузовой или большой).

3. Время на выполнение операций в пути следования, которое определяется в зависимости от их характера: перегрузка с широкой колеи на узкую и наоборот, сортировка мелких отправок и др. При задержке для ветеринарного, таможенного и пограничного контроля время доставки удлиняется на весь период задержки.

Грузы считаются доставленными в срок, если: до истечения указанного в накладной и квитанции срока перевозчик обеспечил выгрузку груза на железнодорожной станции назначения; груз прибыл на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в накладной и квитанции срока; имела место задержка подачи перевозочных средств для выгрузки по зависящим от грузополучателя причинам; не была внесена плата за

перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи, а также при иных зависящих от грузополучателя причинах¹. Обо всех случаях несвоевременного получения груза составляется акт общей формы.

Для обеспечения сохранности перевозимых грузов могут заключаются договоры перевозки грузов с условием об их сопровождении военизированной охраной или представителями грузоотправителей либо грузополучателей. Так в соответствии с частью 1 ст. 17 УЖТ перечень грузов (за исключением воинских грузов), требующих обязательного сопровождения и охраны в пути следования, утверждается Министерством транспорта России по согласованию с МВД России. Охрана таких грузов обеспечивается грузоотправителем, грузополучателем или уполномоченными ими лицами по договору. Также данное условие по согласию сторон может включаться в договоры и при перевозке грузов не входящих в указанный перечень.

Перевозки грузов с сопровождением осуществляются в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В перечень грузов для перевозки которых необходимо сопровождение включаются такие грузы которые в силу своих свойств нуждаются в постоянном наблюдении за их состоянием со стороны специалистов грузоотправителей, грузополучателей. Также в сопровождении перевозятся грузы требующие при перевозке специального обслуживания или ухода.

При перевозке груза в сопровождении, в транспортной железнодорожной накладной под наименованием груза делается отметка о том, что груз следует в сопровождении проводников, с указанием количества проводников, их фамилий, имен и отчеств, а также паспортных данных и сведений о командировочных удостоверениях.

В тех случаях когда в процессе перевозки обнаруживаются нарушения крепления или устойчивости груза проводник должен подать письменное

¹ Обзор правовых позиций Президиума ВАС РФ по вопросам частного права. Июнь 2013 г. // Вестник ВАС РФ. 2013. № 8.

заявление начальнику станции для принятия решения об отцепке вагона и принять меры по исправлению крепления, восстановлению размещения и устойчивости груза. А когда грузу угрожает порча и доставка его в полной сохранности грузополучателю не представляется возможным, грузоотправитель либо уполномоченный на это проводник может самостоятельно распорядиться грузом.

Сопровождение перевозимого груза проводниками грузоотправителей или грузополучателей не может служить обстоятельством, автоматически освобождающим железную дорогу от ответственности за несохранность грузов. Для этого перевозчик должен доказать, что утрата, недостача, повреждение или порча перевозимого груза имели место по причинам, связанным с действиями (бездействием) проводников, сопровождавших указанный груз.

Законодатель допускает изменение первоначального обязательства. Так в соответствии со статьей 31 УЖТ перевозчик по заявлению в письменной форме грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не предусмотрена соглашением сторон, в порядке, установленном правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, может переадресовать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. Если грузы находятся под таможенным контролем переадресовка таких грузов проводится при наличии согласия соответствующего таможенного органа.

Однако если перевозка грузов, в том числе находящихся под таможенным контролем, угрожает здоровью или жизни граждан, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологической безопасности, изменение пункта назначения таких грузов должно проводиться перевозчиком без согласования с соответствующим таможенным органом, грузоотправителем, грузополучателем с последующим незамедлительным их уведомлением (ч.2 ст. 31 УЖТ).

Переадресовка грузов происходит в порядке установленном Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте от 26.06.2003г. №4826¹. Так в соответствии с указанными правилами переадресовка грузов, осуществляется перевозчиком по согласованию с владельцами инфраструктур, в зонах деятельности которых проводится переадресовка или расположены железнодорожные приграничные передаточные станции, порт, предусмотренные маршрутом следования груза.

В заявлении грузоотправителя или грузополучателя о переадресовке указывается: наименование перевозчика; номер вагона, контейнера; номер транспортной железнодорожной накладной; наименование груза, масса груза; индекс негабаритности (для негабаритных грузов); наименование грузоотправителя и его код по Общероссийскому классификатору предприятий и организаций (для резидентов Российской Федерации) (далее - ОКПО); наименование станции отправления и ее код; наименование первоначального грузополучателя и его код по ОКПО (для резидентов Российской Федерации); наименование станции первоначального назначения и ее код; наименование станции нового назначения и ее код; наименование нового грузополучателя и его код по ОКПО.

К заявлению на переадресовку должно быть приложено согласие нового грузополучателя на прием грузов.

Заявление о переадресовке от юридических лиц оформляется на бланке организации, заявляющей переадресовку, подписывается руководством организации и заверяется печатью.

Также заявление о переадресовке может быть передано в электронном виде, если грузоотправитель или грузополучатель имеет с перевозчиком договор об электронном обмене документами. Все прилагаемые к заявлению документы в этом случае также передаются заявителем перевозчику в

¹ Приказ МПС РФ от 18.06.2003 N 44 (ред. от 03.10.2011) «Об утверждении Правил переадресовки грузов на железнодорожном транспорте» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 25.06.2003 N 4826) // БНА. 2003. №42.

электронном виде.

В случае, если перевозка грузов, в том числе находящихся под таможенным контролем, угрожает здоровью или жизни граждан, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологической безопасности, изменение пункта назначения таких грузов проводится перевозчиком без согласования с соответствующим таможенным органом, грузоотправителем, грузополучателем.

Перевозчик о такой переадресовке обязан незамедлительно уведомить таможенный орган, в регионе деятельности которого расположены станции отправления, переадресовки и назначения груза, а также грузоотправителя и грузополучателя.

Переадресовка грузов с признаками порчи, повреждения, недостачи, а также с неисправными запорно-пломбировочными устройствами, нарушением температурного режима и порядка вентилирования и актами попутных станций не допускается.

В случае изменения грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения по заявлению грузоотправителя или грузополучателя сторона, по заявлению которой проведена переадресовка грузов, является ответственной перед первоначальным грузополучателем за последствия такого изменения и обязана урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным грузополучателем и фактическим грузополучателем без участия перевозчика.

За время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки по не зависящим от перевозчика или владельца инфраструктуры обстоятельствам грузоотправителем, грузополучателем вносится плата за пользование вагонами, контейнерами по договору, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации. В случае задержки переадресовки грузов по вине перевозчика плата за пользование вагонами, контейнерами не вносится. Расходы перевозчика, возникающие в

связи с переадресовкой грузов, возмещаются грузоотправителем или грузополучателем, по инициативе которых осуществляется переадресовка грузов, в соответствии с договором.

При задержке вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки уполномоченным представителем перевозчика составляется акт общей формы, в котором указывается причина задержки вагонов, контейнеров количество всех задержанных вагонов, контейнеров, а также их номера, время начала и окончания задержки. Акт общей формы является основанием для расчета причитающихся перевозчику платежей. При переадресовке в пути следования акт общей формы прикладывается к перевозочным документам, о его составлении делается соответствующая отметка в графе «Отметки перевозчика» накладной для проведения расчетов на станции назначения с грузополучателем.

Время для начисления платы за пользование вагонами, контейнерами при переадресовке на станции назначения исчисляется с момента получения уведомления грузополучателем о прибытии вагонов на станцию до момента оформления грузополучателем перевозочных документов и оплаты перевозчику всех причитающихся платежей по данной перевозке.

Исполнение обязательства по перевозке груза заключается не только в перевозке груза, но также предполагает его выдачу получателю либо иному управомоченному на получение груза лицу.

Согласно ст.34 Устава перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Порядок и способ уведомления устанавливаются по соглашению сторон. В случае, если перевозчик не уведомляет о прибытии грузов, грузополучатель освобождается от платы за пользование вагонами, контейнерами и от платы за хранение грузов до получения уведомления об их прибытии.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о времени подачи

вагонов, контейнеров с грузами к месту их выгрузки грузополучателем не позднее чем за два часа до объявленной подачи вагонов, контейнеров, если иное не предусмотрено соглашением сторон.

Выдача грузов на железнодорожном транспорте регулируется Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте от 18.06.2003 N 29¹. Так, например, в соответствии с указанными правилами передача уведомления одновременно регистрируется уполномоченным представителем перевозчика в книге уведомлений о прибытии грузов по установленной перевозчиком форме, а также указывается в оригинале транспортной железнодорожной накладной (далее - накладная) и дорожной ведомости в порядке установленном правилами заполнения перевозочных документов при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Перевозчик уведомляет грузополучателя о прибывших в его адрес грузах письменным или телефонным способом, если иной способ не предусмотрен соглашением сторон.

Для обеспечения приема уведомлений грузополучателем определяются ответственные по приему уведомлений лица, с указанием их фамилии и номера телефонов (факсов, телексов), которые в письменной форме сообщаются уполномоченному представителю перевозчика.

Выгрузка грузов из вагонов в местах общего и необщего пользования обеспечивается грузополучателем. Выгрузка порожних или груженых контейнеров из вагонов в местах общего пользования обеспечивается перевозчиками за счет грузополучателей с ее оплатой по соглашению сторон, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Перевозчики, владельцы инфраструктур, иные юридические лица и индивидуальные предприниматели при наличии соответствующих погрузочно-разгрузочных машин и приспособлений могут принимать на себя

¹ Приказ МПС РФ от 18.06.2003 N 29 (ред. от 03.10.2011) «Об утверждении Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте» // Консультант плюс. Дата обращения - декабрь 2017.

по договору с грузополучателями выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Выгрузка грузов из контейнеров в местах общего и необщего пользования обеспечиваются грузополучателями. В соответствии со ст.35 и 36 УЖТ перевозчик обязан по прибытии груза на станцию назначения выдать груз и транспортную железнодорожную накладную грузополучателю, который обязан принять их. В случае если плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи не были внесены грузоотправителем, то их обязан оплатить грузополучатель.

Перевозчик вправе удерживать груз до момента внесения грузополучателем платы за перевозку грузов и иных причитающихся перевозчику платежей. О таком удержании перевозчик должен письменно уведомить грузоотправителя, который в течение четырех суток после получения уведомления обязан распорядиться грузом.

Перевозчик, если иное не предусмотрено соглашением сторон, имеет право самостоятельно реализовать удерживаемые продовольственные и скоропортящиеся грузы в порядке, предусмотренном УЖТ, если в течение указанного срока грузополучатель не примет мер по внесению причитающихся перевозчику платежей, а грузоотправитель не распорядится грузами. В отношении реализации иных грузов применяется порядок, предусмотренный гражданским законодательством.

Перевозчик имеет право реализовать груз в порядке, предусмотренном ст.35, 48 и 49 УЖТ, в случае, если: грузополучатель отказался от принятия груза, признанного утраченным; грузополучатель не представил решение о судьбе груза в течение четырех суток со дня его уведомления о прибытии груза на железнодорожную станцию.

Дополнительные случаи реализации груза перевозчиком предусмотрены ст.46 УЖТ.

Реализация перевозчиками грузов осуществляется в установленных

случаях на основании договора купли-продажи. Цена устанавливается исходя из цены груза, которая определяется: на основании документов об оплате груза; на основании цены груза, установленной соответствующим договором; исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары или на основании экспертной оценки.

Порядок реализации таких грузов определяется правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Из суммы, полученной перевозчиком за реализованные грузы, удерживаются причитающиеся перевозчику платежи и затраты на реализацию грузов.

Уставом установлен перечень грузов в отношении которых перевозчику не предоставляется право их удержания: грузы, изъятые из оборота и ограниченные в обороте; специальные, в том числе воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд; грузы, при приеме которых к перевозке применялась процедура согласования порядка внесения платы за перевозку, когда предусматриваются гарантии внесения платы за перевозку и иных причитающихся железной дороге платежей.

Нередко возникают случаи, когда грузополучатель не отказывается от получения груза, но допускает задержку в его принятии. В таких случаях действует норма ст. 38 УЖТ. В соответствии с указанной статьей прибывшие грузы и контейнеры хранятся на железнодорожной станции назначения бесплатно только в течение 24 часов после окончания срока доставки при условии: своевременного уведомления о прибытии грузов; прибывшие грузы подлежат выгрузке и выдаче в местах общего пользования.

Поэтому хранение грузов на железнодорожной станции назначения сверх указанного срока оплачивается грузополучателем по соглашению сторон, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными Правительством РФ, устанавливаются нормы естественной убыли массы

груза при перевозке. Если разница между массой груза, определенной на станции отправления, и массой груза, определенной на станции назначения, не превышает значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто такого груза и соответствующих норм естественной убыли, то масса груза считается правильной. Однако данная статья предусматривает также случаи, когда по просьбе грузополучателя перевозчик может принимать в соответствии с отдельным договором участие в проверке состояния груза, его массы, количества мест и в случаях своевременной доставки груза без признаков недостачи, повреждения, порчи или хищения.

В случае обнаружения признаков хищения груза, перевозчик обязан немедленно уведомить об этом представителей органов внутренних дел.

Если при проверке состояния груза на станции назначения обнаружены недостача, повреждение (порча) груза или такие обстоятельства зафиксированы в составленном в пути следования коммерческом акте, перевозчик в соответствии с требованиями ст.42 УЖТ обязан: определить размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза; выдать грузополучателю коммерческий акт.

В случае необходимости по инициативе перевозчика или по требованию грузополучателя может быть проведена соответствующая экспертиза. Экспертиза проводится за счет стороны, заказавшей экспертизу, с последующим отнесением расходов на сторону, виновную в недостаче, порче или повреждении груза.

Коммерческим актом удостоверяются, как правило, такие обстоятельства, которые в дальнейшем могут явиться основанием возложения на перевозчика ответственности за несохранность груза и в то же время требуют подробной и точной фиксации фактов.

К таким обстоятельствам относятся: несоответствие между наименованием, весом или количеством груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе; повреждение и порча груза;

обнаружение груза без документов или документов без груза; возвращение перевозчику похищенного груза из транспортного средства.

Коммерческий акт составляется с соблюдением установленных статьей 119 УЖТ сроков.

Если груз поступил в пункт назначения испорченным или поврежденным, составляется акт экспертизы. Экспертиза должна проводиться по инициативе транспортной организации либо по требованию грузополучателя с обязательным участием представителя транспортной организации, т.к. экспертиза, проведенная без участия представителя транспортной организации, в случае поступления груза в пункт назначения в поврежденном состоянии считается недействительной. О проведенной экспертизе делается отметка в коммерческом акте.

Однако следует иметь в виду, что документы о причинах несохранности груза (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза ст. 796 ГК

УЖТ РФ устанавливает обязанность грузополучателя принять от перевозчика груз доставленный в его адрес. Так, в соответствии со ст. 36 УЖТ РФ в случае прибытия грузов на железнодорожную станцию назначения перевозчик обязан выдать грузы и транспортную железнодорожную накладную грузополучателю, который обязан оплатить причитающиеся перевозчику платежи и принять грузы. Т.е. Подразумевается обязанность принять любые грузы пришедшие в адрес грузополучателя в том числе и такие, поставка которых не предусмотрена договором между грузоотправителем и грузополучателем, или грузы, наименование которых не соответствует наименованию, указанному в транспортной железнодорожной накладной. Такие грузы принимаются от

железнодорожной станции на ответственное хранение для последующего урегулирования отношений с грузоотправителем.

Имеется только одно исключение освобождающее грузополучателя от обязанности принять прибывший в его адрес груз. Так в соответствии с частью 2 ст. 36 УЖТ грузополучатель имеет право отказаться от принятия груза в тех случаях, если его качество вследствие повреждения, порчи или по иным причинам изменилось в такой степени, что исключается возможность частичного или полного использования такого груза по назначению. Невозможность использования груза должна быть установлена экспертом в порядке, предусмотренном законом.

Возможны случаи, когда груз по истечении установленных сроков его доставки не поступает на железнодорожную станцию назначения и по этой причине станция назначения по требованию грузополучателя принимает меры к розыску груза. Розыск неприбывшего груза осуществляется в порядке, предусмотренном Правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте (п. 35), согласно которым в случае неприбытия груза на станцию назначения в установленный срок доставки грузополучатель предъявляет перевозчику подлинную квитанцию о приеме груза или ее копию, заверенную в установленном порядке. Перевозчик должен убедиться в неприбытии груза на станцию назначения и проверить подлинность предъявленной квитанции о приеме груза к перевозке. После получения подтверждения подлинности предъявленных документов перевозчик должен сделать отметку в предъявленной квитанции «Груз не прибыл» и заверить данную запись календарным штампом перевозчика и своей подписью с указанием должности. Розыск груза, не прибывшего по назначению в указанный в квитанции о приеме груза срок, производится по заявлению грузополучателя перевозчику на станции назначения.

В УЖТ отсутствует, определение утраченного груза. Однако, исходя из содержания ст.120 и 123 УЖТ, под утраченным грузом можно понимать

отправленный по соответствующей накладной, но не прибывший в пункт назначения груз по истечении 30 дней со дня окончания срока его доставки либо четырех месяцев - со дня приема груза к перевозке в прямом смешанном сообщении.

Учитывая специфику деятельности железнодорожного транспорта, договор перевозки груза может прекращаться в связи с невозможностью его исполнения. По общему правилу обязательство прекращается невозможностью исполнения, если она вызвана обстоятельством, за которое ни одна из сторон не отвечает (1 ст. 416 ГК).

В соответствии со ст. 46 УЖТ если вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств возникли препятствия для осуществления дальнейшей перевозки грузов, лишившие железную дорогу возможности доставить их по назначению или выдать надлежащему грузополучателю (получателю), а равно если по указанным причинам истекли предельные сроки хранения грузов, железная дорога запрашивает получателя и отправителя грузов об их дальнейшей судьбе. В случае непредставления грузополучателем (получателем) и грузоотправителем (отправителем) решения о судьбе грузов в течение четырех суток после получения запроса перевозчика железная дорога может вернуть такие грузы отправителю или реализовать их при невозможности возврата указанных грузов.

3.2. Ответственность по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом

Нормы об ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом содержатся в ГК РФ и УЖТ. При этом нормы ГК сформулированы применительно к перевозкам не только железнодорожным транспортом, но и иными видами. Согласно п. 1 ст. 792 ГК

«В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон».

Если исходить из возможности существования консенсуального договора железнодорожной перевозки груза, то следует выделять и нормы главы 40 ГК об ответственности за неподачу транспортных средств перевозчиком (ст. 794 ГК РФ)¹. Впрочем, и авторы, исходящие из признания договора железнодорожной перевозки груза реальным, относят ответственность за несовершение действий, связанных с организацией перевозок, о чем речь идет в ст. 794 ГК, к особенностям ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке груза железнодорожным транспортом². Значительное количество норм, посвященных ответственности расположены в УЖТ. Так, ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей, а также владельцев инфраструктур и пассажиров посвящена как ее глава VII, так и ряд иных норм (ст.ст. 10, 19, 27, 29, 30, 32, 33, 44, 47, 64 УЖТ РФ).

Имеется повод для того, чтобы отметить недостаточную согласованность этих норм, что, в частности, проявляется в соотношении норм ГК и УЖТ о возможности ограничения ответственности соглашением сторон. Так, согласно ч. 2 ст. 793 ГК, соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Статьей же 114 УЖТ установлено правило, согласно которому любые соглашения перевозчика с грузоотправителями, грузополучателями, имеющие целью ограничить либо устранить ответственность, возложенную

¹ Баукин, В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов.// Транспортное право. 2004. № 4. С. 25.

² Гражданское право: Учеб.: В 3 т. Т. 2. 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. А. П. Сергеев. - М., 2016. С. 458.

на перевозчика, грузоотправителей, грузополучателей, считаются недействительными, если иное не предусмотрено Уставом, а любые отметки об этом в перевозочных документах, не предусмотренные Уставом или иными нормативными правовыми актами РФ, не имеют силы.

На это обстоятельство обращено внимание в литературе и указано на то, что нормы УЖТ, в данном случае, не соответствуют нормам ГК¹. При этом автор считает, что следует привести ст. 114 УЖТ в соответствие с ч. 2 ст. 793 ГК путем исключения грузоотправителя и грузополучателя из числа лиц, на которых распространяется запрет установления соглашением сторон ограничения или устранения ответственности. Однако, на наш взгляд, неправильно говорить в данном случае о несоответствии норм ст. 114 УЖТ п. 2 ст. 793 ГК. В п. 2 ст. 793 ГК речь идет лишь о недопустимости ограничения или устранения установленной законом ответственности перевозчика, но нет никакого прямого запрета на ограничение или устранения ответственности грузоотправителя и грузополучателя в УЖТ. Нельзя, на наш взгляд, это сделать и путем толкования этих норм в их соотношении. В данном случае вопрос может стоять лишь о фактической оправданности такого правила, содержащегося в УЖТ. В.Г. Баукин по этому поводу пишет: «Распространение ограничительного правила ст. 793 ГК РФ на всех участников железнодорожной перевозки грузов может быть оправдано только общим принципом равенства правового режима участников гражданско-правовых отношений. Однако указанное в Кодексе правило имеет достаточно узкий характер и связано главным образом с защитой грузоотправителей (грузополучателей) в условиях монополизма перевозчиков. С этой точки зрения применение запрета договорного ограничения ответственности отправителей и получателей в ст. 114 УЖТ РФ лишено смысла. Учитывая же повышенную ответственность грузоотправителей и ограниченную ответственность перевозчика по

¹ Расулов А.В. Указ. соч. С. 125.

нормам специального железнодорожного законодательства, правило ст. 114 УЖТ РФ не уравнивает стороны железнодорожной перевозки, а закрепляет несоразмерность ответственности сторон»¹. Таким образом, мы также склоняемся к тому, что следует привести ст. 114 УЖТ в соответствие с ч. 2 ст. 793 ГК путем исключения грузоотправителя и грузополучателя из числа лиц, на которых распространяется запрет установления соглашением сторон ограничения или устранения ответственности, однако не в силу признания несоответствия норм УЖТ норме ГК, а в силу неоправданности задачи установления соразмерной ответственности перевозчика, с одной стороны, и грузоотправителя и грузополучателя, с другой стороны.

Кроме приведенной характеристики соотношения правил об ответственности, содержащихся в главе 40 ГК и в нормах УЖТ, следует согласиться с мнением, высказанным в литературе о том, что целесообразно, вопреки распространенному мнению, не относить нормы ГК к разряду восполнительных норм, а напротив, считать нормы ГК принципиальными положениями, а нормы УЖТ, направленными на их развитие, что способствует сохранению единства гражданско-правового регулирования, ставится еще один барьер на пути попыток обосновать самостоятельность отрасли транспортного права и «особость» транспортно-правового регулирования².

К основным отличительным особенностям ответственности за нарушение обязательств по грузовой перевозке в литературе обычно относят положения об ограничении ответственности по обязательствам, связанным с перевозкой грузов; неприменении принципа вины к ответственности сторон перевозки грузов; недействительности соглашений об ограничении или устранении установленной законом ответственности

¹ Баукин В. Г. Принципы ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. 2004. № 8. С. 31 – 41.

² Баукин В. Г. Принципы ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. 2004. № 8. С. 31.

перевозчика¹, которые, в то же время, являются дискуссионными, что нашло свое отражение в литературе.

Согласно п. 3 ст. 401 ГК РФ «если иное не предусмотрено законом или договором, лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств». То есть, вопреки общему правилу п. 1 ст. 401 ГК ответственность в данном случае строится на началах риска.

Однако, по вопросу о вине, как условии ответственности по договору перевозки груза железнодорожным транспортом выражены прямо противоположные взгляды. По мнению О.Н. Садикова и ряда других авторов² ответственность в данном случае строится на началах вины. Напротив, В.В. Витрянский считает, что в данном случае конструкция ответственности не связана с принципом вины³. По его мнению, определенные в транспортных уставах и кодексах обстоятельства, признаваемые основаниями освобождения участников обязательств по перевозке грузов от ответственности за нарушение соответствующих условий договора (при их надлежащем доказывании нарушителем), никак не могут свидетельствовать о том, что такая ответственность строится на принципе вины. Такой подход законодателя скорее всего свидетельствует об обратном: в соответствии с п. 3 ст. 401 ГК лицо, нарушившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным

¹ Там же.

² Гражданское право: Учеб.: В 3 т. Т. 2. 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. А. П. Сергеев. М., 2016. С. 398; Российское гражданское право. В 2 т. Т. I. Общая часть. Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права : учебник / ред.: Е.А. Суханов, Московский гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. - 4-е изд., стер.- М. : Статут, 2015. С. 57.

³ Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. С. 470.

вследствие непреодолимой силы. Однако иное может быть предусмотрено законом или договором. Применительно к обязательствам по перевозке грузов транспортные уставы и кодексы и определяют это самое «иное», т.е. дополнительные основания освобождения от ответственности. Такая конструкция ответственности не имеет ничего общего с принципом вины.

Правильность решения этого вопроса является принципиально важной, в связи с чем мы остановимся на анализе выраженных точек зрения. Поводом для разногласия в этом вопросе служит, прежде всего, норма п. 1 ст. 796 ГК, согласно которой «Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело». Почему же указанные обстоятельства в одном случае приводят к выводу о виновной ответственности перевозчика, а в другом случае, к прямо противоположному выводу? В обоих случаях вывод авторов нельзя признать очевидным.

На наш взгляд, различные мнения авторов по этому вопросу предопределены различными методологическими предпосылками, лежащими в их основе. Представляется более убедительной точка зрения, согласно которой в данном случае речь не идет об ответственности на началах вины. Как пишет В.В. Баукин: «Следует иметь в виду, что вина как условие гражданско-правовой ответственности предполагает оценку субъективного в действиях нарушителя обязательства. Лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства (п. 1 ст. 401 ГК РФ). Напротив, освобождение от ответственности, которая не зависит от вины

нарушителя (п. 3 ст. 401), строится с учетом только объективного фактора, чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств. С учетом того, что в УЖТ РФ нет прямого указания на виновность как условие ответственности за нарушение обязательств железнодорожной перевозки, нет никаких оснований отрицать применение правил п. 3 ст. 401 ГК РФ к указанным нарушениям»¹.

Отличительной чертой транспортного законодательства, является принцип ограниченной имущественной ответственности транспортных организаций, в то время как гражданское законодательство предусматривает полное возмещение убытков.

В соответствии с п. 1 ст. 400 ГК РФ, по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным видом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков. Полное возмещение убытков предполагает компенсацию реального ущерба и упущенной выгоды (п. 2 ст. 15 ГК РФ). Ограниченная ответственность предполагает либо сокращение объема ответственности до размера реального ущерба, либо установление фиксированного предела ответственности безотносительно размера ущерба. В последнем случае объем ответственности может быть ограничен размером провозной платы или ценой груза.

В юридической литературе существует мнение в соответствии с которым в тех случаях, когда ГК, транспортным законодательством и договором не предусмотрена ответственность за какие-либо нарушения своих обязательств перевозчиком, он должен нести ответственность в виде полного возмещения убытков по общим правилам гражданского законодательства. По мнению О.Н. Садикова помимо ответственности за несохранность груза и просрочку в его доставке перевозчик отвечает за ненадлежащее исполнение и других его обязанностей в договоре: невыполнение указаний

¹ Баукин В. Г. Принципы ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. 2004. № 8. С. 37.

грузовладельца о переадресовке груза, выдачу груза не в пункте его назначения, утрату перевозочных документов возможно принятие на себя перевозчиком и других дополнительных обязательств по договору перевозки груза, при нарушении которых должна наступать ответственность перевозчика. Транспортные уставы и кодексы не содержат прямых указаний об условиях такой ответственности перевозчика, а в нашей транспортной литературе этот вопрос обычно не рассматривается, хотя он имеет практическое значение. Следует заключить, что в названных случаях должны применяться общие положения ГК об имущественной ответственности в форме возмещения убытков (ст. 15, 393 ГК), причем перевозчик должен нести ответственность как предприниматель, т.е. отвечать независимо от его вины (ст. 401 ГК)¹. Однако далее, автор указанной точки зрения приходит к выводу, что такое решение вопроса является нелогичным, поскольку нет достаточных причин для того, чтобы строить отдельные случаи ответственности перевозчика в рамках одного договора на разных основаниях.

Полагаю, что принцип ограниченной ответственности применим не к отдельным имущественным санкциям или определенным нарушениям обязательства. Формулировка п. 1 ст. 400 ГК РФ указывает на применимость данного принципа к конкретному обязательству в целом. По данному вопросу справедливо высказался В.В. Витрянский который полагает, что содержащееся в ГК правило о возможности ограничения ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств «привязано» в целом к отдельным видам обязательств и к обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, а не к *нарушениям отдельных условий* указанных обязательств (п. 1 ст. 400 ГК). Поэтому мы должны признать, что действие принципа ограниченной ответственности применительно к обязательствам по перевозкам грузов отнюдь не сводится только к тем нарушениям, за которые такая

¹ Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право. Курс лекций. - М., 1997. С. 401.

ответственность непосредственно предусмотрена транспортным законодательством или соглашением сторон, а распространяется на *все нарушения* любых условий договора перевозки¹.

Поэтому, если существует прямое указание закона, то к обязательственному правоотношению определенного вида применяется принцип ограниченной ответственности вне зависимости от того, какого рода нарушение и какой именно стороной допущено. Данное положение было также подтверждено Пленумом Высшего Арбитражного Суда РФ давшим арбитражным судам следующее разъяснение которое в полной мере может быть распространено и на новый Устав железнодорожного транспорта.

В соответствии со ст. 400 ГК неисполнение или ненадлежащее исполнение железной дорогой, грузоотправителем, грузополучателем обязательств, возникших в связи с осуществлением перевозки грузов, влечет применение к ним ограниченной ответственности в пределах, установленных Уставом (ст. 133 ТУЖД).

Поэтому при разрешении спора, связанного с неисполнением или ненадлежащим исполнением железной дорогой либо грузоотправителем, грузополучателем своих обязательств, возникших в связи с осуществлением перевозки груза, следует учитывать, что они могут нести только ту ответственность, которая предусмотрена Уставом, а в случаях, им установленных, - соглашением сторон. Требования о возмещении иных убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением таких обязательств, сверх размера, предусмотренного Уставом, удовлетворены быть не могут².

¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2003. С. 472.

² Пункт 1 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 25 января 2001 года № 1 «О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации» // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2001. № 4. С. 5.

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

Одна из основных обязанностей перевозчика - обеспечение сохранности груза, переданного ему для перевозки и вручения получателю. Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 796 ГК).

Следует отметить, что указанная статья об ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза не содержит каких-либо отсылок к УЖТ и не допускает с его стороны регулирования указанных правоотношений, которые отличалось бы от норм, предусмотренных ГК. Однако УЖТ пошел по другому пути.

Так в соответствии со ст. 95 УЖТ Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, грузобагажа после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю), если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза, грузобагажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам. Перечень, является неполным, носит примерный и относительный характер. Помимо этого для освобождения от ответственности за несохранность груза, перевозчику недостаточно просто сослаться на одно из названных обстоятельств¹, для этого перевозчик должен доказать, что вследствие одного из названных либо других обстоятельств, которые не могли быть

¹ Гражданское право: Учеб.: В 3 т. Т. 2. 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. А. П. Сергеев. - М., 2016. С. 398.

предотвращены железной дорогой и устранение которых от нее не зависело, возникла невозможность обеспечения сохранности груза при его перевозке.

Несохранность груза может выразиться в его утрате, недостатке, повреждении или порче. Утратой считается невозможность выдачи перевозчиком всего груза, недостаточей — части груза. Порча — это ухудшение качества груза или утрата грузом полезных свойств, как правило, вследствие химического изменения. Причиной повреждения является внешнее механическое воздействие.

ГК РФ и УЖТ РФ употребляют понятия «порча» и «повреждение» как тождественные. Между тем это не однозначные понятия. Под порчей груза, по нашему мнению, следует понимать такое внутреннее изменение груза, которое препятствует использованию его по назначению, хотя он и может быть использован в какой-то мере его получателем. Под повреждением груза следует понимать результат внешнего, физического воздействия на груз, который может быть исправлен, и груз в дальнейшем может быть использован по назначению.

В соответствии со ст. 96 УЖТ Перевозчик в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в следующих размерах:

- в размере стоимости утраченного или недостающего груза в случае его утраты или недостачи;
- в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза, в случае его повреждения (порчи) или в размере его стоимости при невозможности восстановить поврежденный груз;
- 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.

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

Наряду с возмещением ущерба в размерах, установленных настоящей статьей, перевозчик возвращает взысканную плату за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если данная плата не входит в стоимость такого груза.

Содержание статьи 96 УЖТ свидетельствует о том, что полная компенсация стоимости предусмотрена только для поврежденного груза.

Заслуживает внимания и должен быть отмечен также тот факт, что при анализе положений статей 796 ГК и ст. 96 УЖТ мы видим противоречие. Так, в соответствии с п. 3 ст. 796 ГК «Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза или багажа, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза или багажа, если эта плата не входит в стоимость груза. То есть, указанная статья предусматривает возврат в полном объеме провозной платы независимо от того в каком объеме (полная или частичная) выражается несохранность груза. Вместе с тем статья 96 УЖТ ставит в зависимость от количества утраченного, недостающего, поврежденного или испорченного груза объем провозной платы подлежащей возврату. В связи с тем, что как уже было отмечено ранее, статья 796 ГК и в частности пункт третий этой статьи не содержат указаний и отсылок на возможность установления иного порядка, то в данном случае необходимо руководствоваться нормой ГК, а положения статьи 96 УЖТ касающиеся указанного случая считать недействительными.

Несовершение ими действий, направленных на сохранность грузов, как и совершение действий, которые причинили ущерб грузу, является деянием

неправомерным и при наличии других условий влечет за собой ответственность.

Ответственность наступает лишь тогда, когда противоправное действие окончательно завершилось и причинило определенный реальный ущерб. Кроме этого ответственность может быть возложена на перевозчика, лишь тогда, когда существует связь между обнаруженной несохранностью груза и неправомерными действиями (бездействием) последнего».

В порядке критики указанных положений В.В. Витрянский правильно, на наш взгляд, отмечает: «При таком подходе логика рассуждений неминуемо приведет нас к выводу, что грузополучатель (грузоотправитель), обращаясь к перевозчику с требованием об ответственности за необеспечение сохранности груза, доставленного в пункт назначения или утраченного при его перевозке, должен будет доказать, что в ходе транспортировки груза перевозчик совершил некие неправомерные действия, а также то, что эти неправомерные действия находятся в причинной связи с «вредоносными» результатами, выразившимися в утрате, недостатке, повреждении (порче) груза. Принимая во внимание, что ни грузополучатель, ни грузоотправитель, как правило, не имеют возможности фиксировать такого рода неправомерные действия или бездействие перевозчика в ходе транспортировки груза и вообще контролировать процесс перевозки, отнесение ущерба от несохранности груза на перевозчика при данных условиях станет практически невозможным.

На самом деле судебная практика не предъявляет такого рода требований к грузополучателям и грузоотправителям, обращающимся с иском к перевозчику о возмещении ущерба, причиненного несохранностью груза. Представляется, что и воля законодателя была направлена на то, чтобы установить особые правила, регулирующие ответственность перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза. В противном случае невозможно объяснить, зачем законодателю понадобилось устанавливать как

в гл. 40 ГК, так и в транспортных уставах и кодексах большое число специальных норм, регламентирующих ответственность перевозчика за несохранность грузов, в то время как их можно подвести под общую конструкцию гражданско-правовой ответственности за нарушение всякого обязательства, которая основана на принципе вины.

Кроме того, порядок применения виновной ответственности определяется императивным правилом о том, что «отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство» (п. 2 ст. 401 ГК). Однако все транспортные уставы и кодексы включают в себя перечни обстоятельств, автоматически освобождающих перевозчика не только от ответственности за несохранность груза, но и от необходимости представления каких-либо доказательств отсутствия своей вины в необеспечении его сохранности. Более того, при наличии указанных обстоятельств, бремя доказывания вины перевозчика возлагаются на грузоотправителя или грузополучателя (т.е. кредиторов в обязательстве по перевозке груза), обратившихся с соответствующим требованием к перевозчику. Несмотря на существующую проблему, связанную с определением правильного соотношения указанных законоположений, содержащихся в транспортных уставах и кодексах, и ст. 796 ГК, одно является бесспорным: включение соответствующих положений в транспортные уставы и кодексы было бы невозможным, если бы законодатель исходил из принципа вины перевозчика применительно к его ответственности за несохранность перевозимого груза¹.

На наш взгляд, принципом ответственности перевозчика за необеспечение сохранности перевозимого груза является принцип ответственности без учета вины перевозчика, допустившего нарушение обязательства, вытекающего из договора перевозки груза, при осуществлении предпринимательской деятельности. Именно по этому

¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. - М., 2003. С. 479-480

формулируя правила об ответственности перевозчика, ГК вообще не содержит понятие «вина». А что касается нормы, содержащаяся в п. 3 ст. 401 ГК (о безвиновной ответственности должника), то она по своему характеру является диспозитивной и допускает, что законом или договором могут быть предусмотрены и иные основания (помимо невозможности исполнения обязательства вследствие непреодолимой силы) освобождения перевозчика от ответственности за необеспечение сохранности перевозимого груза.

Однако следует отметить, что в УЖТ РФ все же используется категория вины как условие ответственности перевозчика при несохранности груза. В соответствии со ст. 118 перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза в случае, если: груз прибыл в исправном вагоне, контейнере с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными грузоотправителем, либо в исправных вагоне, контейнере без перегрузки в пути следования с исправной защитной маркировкой или исправной увязкой, а также при отсутствии признаков, свидетельствующих о несохранности груза; недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие естественных причин, связанных/ с перевозкой груза в открытом железнодорожном подвижном составе; перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя); недостача груза не превышает норму естественной убыли и значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто груза; утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли в результате последствий, вызванных недостоверными, неточными или неполными сведениями, указанными грузоотправителем, отправителем в транспортной железнодорожной накладной; перевозка продовольственных и скоропортящихся грузов осуществлялась как перевозка грузобагажа под ответственность отправителя, если они были доставлены в срок. В

указанных в ст. 118 случаях перевозчик несет ответственность за несохранность груза, если предъявитель претензии докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли по вине перевозчика.

Таким образом, при анализе норм об ответственности за несохранность перевозимых грузов содержащихся в Уставе мы видим, что УЖТ предусматривает перечни конкретных обстоятельств, при доказанности которых (со стороны перевозчика) полагается считать, что перевозчик не мог их предотвратить и их устранение от перевозчика не зависит; определяет основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимых грузов с возложением бремени их опровержения на грузополучателя (грузоотправителя), обращающегося с соответствующим требованием к перевозчику, т.е. допускает использование иной конструкции ответственности, нежели та, что содержится в ст. 796 ГК. Обобщая вышеизложенное можно сделать вывод о УЖТ, формулируя правила об ответственности перевозчика за несохранность перевозимых грузов, допускает отступления от положений, содержащихся в ст. 796 ГК.

ГК в статье 792 определяет, что «перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок». Ответственность за нарушение указанной обязанности перевозчиком в ГК непосредственно не предусмотрена. Такая ответственность установлена в УЖТ.

В соответствии со ст. 97 УЖТ за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик (при перевозках в прямом смешанном сообщении - перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз) уплачивает пени в размере девяти процентов платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере платы за перевозку данных

грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера, если не докажет, что просрочка произошла вследствие предусмотренных частью первой статьи 29 настоящего Устава обстоятельств.

По договору перевозки грузов железнодорожным транспортом, ответственность грузоотправителя перед перевозчиком может наступать: за неправильное указание в транспортной накладной наименования груза или его особых свойств; за отправление груза, запрещенного для перевозки; за просрочку внесения провозной платы и иных платежей, причитающихся перевозчику за перевозку груза.

В соответствии со ст. 98 УЖТ за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика. Порядок оформления и взыскания штрафов устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Из положений указанной статьи вытекает, что данная мера ответственности носит характер штрафной неустойки, которая может быть взыскана сверх убытков, причиненных перевозчику. Данное положение закрепляющее ответственность в виде штрафной неустойки на наш взгляд не может быть признано правильным т.к оно допускает отступление от принципа ограниченной ответственности.

Помимо этого положения статьи 98 УЖТ устанавливающие, что «за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом

грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки» на наш взгляд являются неудачными т.к. предполагают расчет исходя из платы за перевозку таких грузов, перевозка которых запрещена.

Мерами оперативного воздействия обеспечивается исполнение обязанности грузоотправителя по уплате провозной платы и иных платежей, причитающихся перевозчику за перевозку груза. Данные меры могут применяться перевозчиком в одностороннем порядке. К таким мерам относятся: право перевозчика задержать отправление груза до внесения указанной провозной платы и соответствующих платежей; право прекратить подачу вагонов и контейнеров для следующей перевозки груза до внесения платы за перевозку груза и иных платежей, причитающихся железной дороге за предыдущую перевозку груза (ст. 30 УЖТ).

Помимо этого УЖТ содержат положения о специальных мерах ответственности, применяемых к грузоотправителю в случае нарушения последним обязательств по расчетам за перевозку груза. В соответствии со ст. 30 УЖТ, при несвоевременных расчетах за перевозку грузов, по вине грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя) перевозчик вправе потребовать уплаты процентов на сумму просроченного платежа в размере и порядке, которые установлены гражданским законодательством.

Наряду с ответственностью грузоотправителя транспортное законодательство также предусматривает ответственность грузополучателя. Однако при решении вопроса об ответственности грузополучателя необходимо иметь в виду, что применение к нему каких-либо мер ответственности из числа предусмотренных транспортным законодательством возможно лишь при том условии, что он в какой-либо форме выразил свое намерение воспользоваться своим правом на принятие от перевозчика доставленного в его адрес груза. указанное условие вытекает из

особенностей правового положения грузополучателя в договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом, где грузополучатель как мы отмечали ранее, является третьим лицом, в пользу которого заключен указанный договор.

В случае нарушения грузополучателем обязанностей, предусмотренных транспортным законодательством, к нему при определенных условиях может быть применена ответственность в виде штрафа за задержку транспортных средств под выгрузкой или самовольное использование указанных транспортных средств (ст. 99, 100 УЖТ). В соответствии со ст. 30 УЖТ до внесения на железнодорожной станции назначения всех причитающихся железной дороге платежей вагоны, контейнеры находятся на ответственном простое грузополучателя и с него взимается сбор за хранение груза или плата за пользование вагонами, контейнерами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Железнодорожный транспорт РФ является самым востребованным и превосходит другие виды транспорта по объёмам перевозки грузов. В единой экономической системе страны он является связующим звеном. Обеспечение высокого качества работы железнодорожного транспорта создаёт предпосылки для выполнения таких важнейших функций государства, как защита суверенитета и безопасности страны, удовлетворение потребностей граждан и организаций в перевозках, создание надлежащих условий равномерного развития регионов.

Длительный период железнодорожный транспорт находился в состоянии стагнации. Только в последние годы обозначилась тенденция развития в соответствии с потребностями и уровнем цивилизованного рыночного хозяйства. Правительство РФ инициировало структурную перестройку всей железнодорожной системы, среди которых важнейшее место отведено перевозке грузов. В целях повышения эффективности были созданы условия для развития конкуренции, создания мощной инфраструктуры. Потребовались новые правовые инструментари.

В настоящее время железнодорожный транспорт органично интегрирован в единую транспортную сеть России. Взаимодействуя с другими видами транспорта, железнодорожный транспорт является ведущим фактором всей транспортной системы РФ. Свыше трети всего пассажиропотока страны приходится на железнодорожный транспорт. По грузоперевозкам РФ занимает первое место в Европе и второе в мире.

Реформа железнодорожного транспорта была возложена на созданное в 2003 г. - ОАО «РЖД». Единственным акционером и учредителем ОАО «РЖД» является РФ. В настоящее время ОАО «РЖД» головная компания холдинга «Российские железные дороги», в который входят 143 дочерних и зависимых обществ. На холдинг возложены задачи по эффективному

выполнению функций национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров, развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования и всего железнодорожного хозяйства.

На начальном этапе развития холдинга наблюдался неконтролируемый рост количества грузовых вагонов на протяжении 2010-2015 гг., что создало серьезные технологические и организационные проблемы в управлении и содержании парка вагонов. Были проведены срочные мероприятия по ужесточению технического регулирования отношений по эксплуатации и ремонту грузовых вагонов, в итоге произошло сокращение вагонного парка. Потребовались законодательные изменения. В частности, принят ФЗ от 31 декабря 2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который ввел штраф за простой вагонов, перевозчику было предоставлено право на перемещение порожних вагонов, определена специфика их перевозки. Названные изменения направлены на стимулирование участников процесса перевозки к более эффективному использованию всего подвижного состава и инфраструктуры.

В ходе проведенного исследования были сформулированы следующие выводы:

1. Обоснованно, что по общему правилу договор перевозки грузов железнодорожным транспортом является реальным. Вместе с тем данный договор может выступать и в качестве консенсуального договора, так как содержание условий договора могут включать не только условия о доставке груза в пункт назначения, его выдаче и оплате, но и условия о подаче транспортных средств и предъявления грузов к перевозке. Признание консенсуального характера позволит расширить диспозитивные начала договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, придаст единые правовые рамки для однородных видов отношений.

2. В целях устранения противоречий, дублирования норм, обеспечения единой правоприменительной практики в главе 40 ГК РФ следует закрепить комплекс правовых норм, определяющих единый правовой режим для перевозки грузов независимо от видов транспорта. Такой подход будет способствовать единообразной правоприменительной практике.

3. Систему договорных обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом образуют два типа обязательств: рамочный договор (договор по организации перевозок грузов) и договор в пользу третьего лица (договор перевозки грузов).

4. Отсутствие технических и технологических возможностей перевозчика является основанием к отказу к заключению договора перевозки груза (ст. 789 ГК РФ). В результате устраняются начала публичности данного договора. Вместе с тем такое основание носит расширительный характер и может повлечь злоупотребление со стороны перевозчика. В этой связи необходимо четко определить содержание понятий «технических и технологических возможностей».

5. Необходимо привести в соответствие нормы ст. 114 Устава железнодорожного транспорта с нормами п.2 ст. 793 ГК в плане установления запрета на заключение соглашений транспортных организаций с отправителями грузов об ограничении или устранении ответственности перевозчика. В частности, ст. 114 УЖТ допускает возможность такого ограничения не только на основе устава, как это предусмотрено в ст. 793 ГК РФ, но и на основе иных правовых актов РФ. Такое расширительное толкование может повлечь нарушение прав и законных интересов грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров.

6. П.2 ст. 796 ГК РФ предусматривает ограничение ответственности перевозчика в размере реального ущерба при перевозке груза. Данная норма требует изменения с точки зрения соблюдения начала равенства субъектов гражданского права и приведения ее в соответствие со ст. 393 ГК РФ,

предусматривающую имущественную ответственность в полном объеме для случаев, когда перевозчик причинил вред в форме умысла или грубой неосторожности.

Сформулированные предложения направлены на теоретическое обоснование необходимости дальнейшего совершенствования института договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрании законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.

2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) от 26.11.2001 № 146-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 03.12.2001. № 49. Ст. 4552.

5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть четвертая) от 18.12.2006 № 230-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2006. № 52 (1 ч.). Ст. 5496.

6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 26.08.2017) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

7. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 30.10.2017) // Российская газета. № 256. 2001.

8. Гражданский Кодекс РСФСР, утв. ВС РСФСР 11.06.1964 // Ведомости ВС РСФСР. 1964. № 24 (документ утратил силу).

9. Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом

железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 9. Ст. 805.

10. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 18.07.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.

11. Постановление Правительства РФ от 06.04.2016 N 276 (ред. от 01.08.2016) «О порядке осуществления контроля за международными транзитными автомобильными и железнодорожными перевозками грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2016. № 15. Ст. 2106.

12. Постановление Правительства РФ от 15.12.2004 N 787 (ред. от 04.09.2015) «Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и Правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте» // Собрание законодательства РФ. 2004. № 51. Ст. 5201.

13. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 N 877-р «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») // Собрание законодательства РФ. 2008. № 29 (ч. II). Ст. 3537.

14. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 ноября 1951 г. (с изм. и доп. на 01.07.2017) // Консультант плюс. Дата обращения – май 2018.

15. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 N 44 (ред. от 03.10.2011) «Об утверждении Правил переадресовки грузов на железнодорожном транспорте» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 25.06.2003 N 4826) // БНА. 2003. №42.

16. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 N 29 (ред. от 03.10.2011) «Об утверждении Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте» // Консультант плюс. Дата обращения -декабрь 2017.

17. Постановление Правительства РФ от 02.03.2005 N 111 (ред. от 17.06.2015) «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности» // «Собрание законодательства РФ. 2005. N 10. Ст. 851.

18. Приказ Минтранса России от 07.12.2016 N 374 «Об утверждении Правил приема грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>. 22.03.2017.

II. Судебная практика

19. Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 N 30 (ред. от 01.07.2010) «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. 2006. №1.

20. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23.12.1980 N 6 (ред. от 06.02.2007) «О практике применения судами Российской Федерации законодательства при рассмотрении дел о хищениях на транспорте» // «Бюллетень Верховного Суда РСФСР. N 4.1981.

21. Постановление Пленума ВАС РФ от 25.01.2001 N 1 «О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. N 4. 2001. (Утратил силу).

22. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции / утв. Президиумом Верховного

Суда РФ 20.12.2017. // Консультант плюс. Дата обращения – 20.03.2018.

23. Определение Верховного Суда РФ от 09.10.2017 N 305-ЭС17-11673 по делу N А40-149556/2016 // Консультант плюс. Дата обращения – май 2018.

24. Постановление ФАС Дальневосточного округа от 10.10.2006, 03.10.2006 № Ф03-А04/06-1/3350 по делу № А04-496/2006-11/31// СПС «КонсультантПлюс».

25. Постановление ФАС Московского округа от 27 мая 2008г. по делу № КА-А40/3794-08 // СПС «КонсультантПлюс».

26. Постановление ФАС Западно-Сибирского округа от 27 марта 2008 № Ф04-2302/2008 (3311-А45-8) по делу № А45-4586/2007-30/201 // СПС «КонсультантПлюс».

27. Постановление ФАС Московского округа от 30 августа 2011г. по делу № КГ-А40/4688-11 // СПС «КонсультантПлюс».

28. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 23 мая 2006г. по делу № А56-40265/2005 // СПС «КонсультантПлюс».

29. Постановление ФАС Восточно-Сибирского округа от 23 января 2004г. № А19-9606/03-14-Ф02-4984/03-С2 // СПС «КонсультантПлюс».

30. Постановление ФАС Московского округа от 24 апреля 2012г. № КГ-А40/2500-12 // СПС «КонсультантПлюс».

III. Научная и учебная литература:

31. Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. - М, 1959.

32. Александров-Дольник М.К. Споры вытекающие из правоотношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. - М., 1955.

33. Агарков М.М. Юридическая природа железнодорожной перевозки // Право и жизнь. 1922. №2. С.29-40.

34. Астановский Г.Б. Комментарий к Уставу железных дорог

СССР. - М, 1986.

35.Баукин В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов // Транспортное право. 2004. № 4. С. 25.

36.Баукин В. Г. Принципы ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. 2004. № 8. С. 31 – 41.

37.Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта. - М., 2011.

38.Витрянский В. В. Договор перевозки конкретного груза. - М, 2001.

39.Довгополов А.А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву. Автореф. дисс... канд. юрид. наук. - М., 2006.

40.Гладырь Н.Ю. Договор международной морской перевозки грузов. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. СПб, 2005.

41.Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. - М., 1929.

42.Гражданское право: Учеб.: В 3 т. Т. 2. 3-е изд., перераб. и доп. / Отв. ред. А. П. Сергеев. - М., 2016.

43.Гражданское право. Часть вторая: Учебник / Под общей ред. А.Г. Калпина. - М., 2003.

44.Гражданское право: учебник для вузов в трех частях. Часть вторая / Под ред. В.П. Камышанского, Н.М. Коршунова, В.И. Иванова. – М.: Эксмо, 2009.

45.Гражданское право: Учебник: В 3 т. / Отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. - М., 2005.

46.Гречуха В.Н. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: Монография. Юстиция. - М., 2016.

47. Гринберг Л.М. Судебные споры с железными дорогами по поводу утраты, недостачи и повреждения грузов. - М., 1947.
48. Егиазаров В.А. Транспортное право. Указ. соч. С. 56-57.
49. Лаасик Э. Советское гражданское право. Часть особенная. Таллин, 1980.
50. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. - М., 1951.
51. Иоффе О.С. Обязательственное право. - М., 1975.
52. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог РФ / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. - М., 1998.
53. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ, Части второй (постатейный) / Отв. Ред. О.Н. Садиков. – М.: Юридическая фирма КОНТРАКТ, Издательская группа ИНФРА-М., 2006.
54. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ, части второй / Под ред. Т.Е. Абовой и А.Ю. Кабалкина; Ин-т государства и права РАН. – М.: Юрайт-Издат; Право и закон, 2002.
55. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая (постатейный) / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. - М.: ТК Велби, Изд-во «Проспект», 2016.
56. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая (постатейный) / Под ред. А.П. Сергеева. – М.: Изд-во «Проспект». 2016.
57. Курцев Н.П., Левина Г.Н. Транспортное право России: Учеб. пособие. - Белгород, 1996.
58. Либба И.П. Перевозочные документы по Уставу железных дорог СССР / В кн.: Основные вопросы железнодорожного права. - М., 1925.
59. Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. - М., 1961.
60. Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета.

Алма-Ата, 1964.

61.Моргунова Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. - М., 2004.

62.Научно-практический комментарий к Конституции Российской Федерации / Отв. ред. В.В. Лазарев. - М., 2003.

63.Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. № 11. С. 13

64.Рапопорт Л.И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. Харьков, 1957. С. 171-173.

65.Российское гражданское право. В 2 т. Т. I. Общая часть. Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права: учебник / ред.: Е.А. Суханов, Московский гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. - 4-е изд., стер. - М.: Статут, 2015.

66.Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореф. дис... доктора юрид. наук. Л., 1970.

67.Договор перевозки по советскому праву. - М, 1954.

68.Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву // Автореф. дисс. ... докт. юрид. наук. Томск, 1969.

69.Холопов К. Основной закон железных дорог России // Закон. 2000. № 9.

70.Чаусская О.А. О правовой природе договора перевозки грузов // Актуальные проблемы частноправового регулирования: Материалы Всероссийской IV научной конференции молодых ученых (г. Самара, 23 - 24 апреля 2004 г.). / Отв. ред. Ю.С. Поваров, В.Д. Рузанова. Самара, Изд-во Самар. ун-та, 2004. С. 344-34.

71.Черепяхин Б.Б. Ответственность грузополучателя по договору перевозки. Иркутск, 1927.

72.Шварц Х.И. Договор автомобильной перевозки. - М., 1955. С. 56-58.

73.Швецова Ю.В. Договор об организации перевозок // Сборник тезисов, докладов и сообщений научно практической конференции 13 февраля 2002 г. Научные исследования высшей школы. Тюмень, 2002. С. 58-59.

74.Шершеневич Г.Ф. Курс гражданского права. Т. 2. - М., 1902. С. 94.

75.Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права: По изд. 1914 г. - М., 1994.

76.Яковлев А.И. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом. М., 2000.

77.Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов. - М, 1958.