**Государственное образовательное учреждение**

**высшего профессионального образования**

**«Тихоокеанский государственный университет»**

Кафедра: «Уголовно-правовых дисциплин»

**Реферат**

Дисциплина: **«Уголовное право»**

Тема: **«Перевозки грузов железнодорожным видом транспорта»**

Хабаровск 2008

**П Л А Н**

Введение

I. Основные положения правового регулирования перевозки грузов

железнодорожным транспортом

1.1. Понятие источников транспортного права

1.2. Постановления Пленумов Высшего Арбитражного Суда источник

транспортного права

1.3. Особенности и система железнодорожно-транспортного законодательства

1.4. Лицензирование перевозки грузов железнодорожным транспортом

II. Договор железнодорожной перевозки грузов

2.1. Понятие договора перевозки. Основания для заключения договора перевозки

2.2. Договор перевозки грузов. Права и обязанности сторон

2.3. Основания прекращения договора перевозки

2.4. Ответственность перевозчика и отправителя

III. Проблемы правового регулирования

3.1. Проблемы правового регулирования перевозок грузов в прямом

железнодорожном сообщении

3.3. Проблемы использования инфраструктуры железнодорожного транспорта

общего пользования

3.4. Проблема правового статуса перевозчика

Заключение

Список использованной литературы

**Введение**

В условиях перехода к рыночной экономике отношения, связанные с транспортом, приобретают важное значение. Отличительная особенность транспорта как отрасли материального производства заключается в том, что он не создает новых материальных ценностей и потому не увеличивает богатства общества. Его продукция - деятельность по территориальному перемещению грузов или людей.

Транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. От регулярной, четкой работы транспортных предприятий, своевременной перевозки грузов и пассажиров зависит ритмичная работа промышленности, торговли и т.д.

Основой транспортного процесса является перемещение груза из одной точки в другую. Перемещение грузов представляет собой основу любого движения. Перемещение - это преодоление какого-нибудь пространства, занятие другого места[[1]](#footnote-1).

Перемещение груза может быть осуществлено в форме перевозки груза.

Правовое регулирование отношений по перевозке в наиболее общей форме закреплено в гл. 40 ГК (ст. 784 - 800), в которой наряду с нормами общего характера о перевозке, имеются нормы, регулирующие только перевозку грузов (ст. ст. 785, 791, 794, 797). Согласно ст. 784 ГК РФ, условия перевозки конкретным видом транспорта определяются транспортными кодексами, уставами и иными законами, а также правилами перевозок, издаваемыми в соответствии с ними.

Настоящая работа посвящена правовому регулированию перевозки грузов железнодорожным транспортом. Для раскрытия темы курсовой работы необходимо осветить следующие вопросы: Источники и система железнодорожно-транспортного законодательства; Основные положения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом; Проблемы правового регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом.

**1. Основные положения правового регулирования**

**перевозки грузов железнодорожным транспортом.**

**1.1. Понятие источников транспортного права**

Под источником права понимают обычно ту юридическую форму, в которой выражается правотворческая деятельность государства и с помощью которой воля законодателя становится обязательной для исполнения. В составе законодательства различают следующие основные источники права: законы, указы Президента Российской Федерации, подзаконные нормативные акты, постановления Пленумов Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Определяющее положение по отношению ко всем другим законам занимает Конституция Российской Федерации - Основной Закон нашего государства. Конституция Российской Федерации (ст. 71) относит управление федеральным транспортом, путями сообщения к ведению Российской Федерации. Это положение является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

Основным источником правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта является Гражданский кодекс Российской Федерации, который сконцентрировал в отдельной главе (гл. 40) нормы, регулирующие основные положения по перевозкам: о договоре перевозки грузов и пассажиров, перевозке транспортом общего пользования, подаче транспортных средств, погрузке и выгрузке груза, ответственности перевозчика, претензиях и исках и т.д. По отношению к железнодорожному транспорту нормы гл. 40 ГК РФ имеют общий характер, предполагая наличие специального транспортного закона ( п. 2 ст. 784 ГК РФ). Таким законом является Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее УЖТ РФ), вступивший в силу 18 мая 2003 года.

Нормы УЖТ РФ должны соответствовать началам гражданско-правового регулирования, которые закреплены ст. 1 ГК РФ. Правила УЖТ РФ о перевозке не могут противоречить принципам гражданского права России. Игнорирование этого важнейшего положения лишает системности железнодорожное законодательство.

Наряду с УЖТ РФ к числу специальных железнодорожных законов относится Федеральный закон от 10 января 2003 года №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее - Закон «О железнодорожном транспорте»), вступивший в силу 18 мая 2003 года. Анализ содержания Закона «О железнодорожном транспорте» позволяет установить, что данный закон устанавливает основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта общего и не общего пользования.

Перевозки в международном железнодорожном сообщении регулируются в обычном порядке, если иное не предусмотрено международными договорами РФ. К числу международных конвенций относится Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). Россия не является участником КОТИФ, хотя положения этого соглашения применяются при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы и из этих стран в Россию.

В области железнодорожных перевозок для предприятий особое значение имеет Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), участниками которого являются Россия, страны Восточной Европы, Монголия, Китай, КНДР и Вьетнам. Это Соглашение действует в редакции 1992 г. и определяет порядок приема грузов к перевозке и условия его доставки и выдачи грузополучателям[[2]](#footnote-2)*.*

Особенностью системы источников правового регулирования железнодорожных перевозок является относительно большое количество ведомственных актов, среди которых выделяются Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом (далее - Правила перевозок) и Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом. Всего насчитывается около тридцати различных Правил перевозок. Все они неравнозначны как по своему значению, так и по объему. Условно Правила перевозок можно разделить на две большие группы. Первую составляют Правила перевозок, содержащие регламентацию технологических приемов перевозок отдельных категорий грузов. Вторая группа включает Правила перевозок, которые содержат не столько технические, сколько юридические нормы. Они используются для регулирования отношений перевозки грузов и вспомогательных транспортных отношений.

Источниками транспортного права следует считать также постановления Пленумов Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного Суда, которые обеспечивают единообразие судебной практики и которым предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров.

Примером может служить 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", в котором Пленум Высшего Арбитражного Суда разъясняет, как следует применять судам на практике отдельные положения Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 года[[3]](#footnote-3).

Источником железнодорожного транспортного права являются также законодательные акты Союза ССР, регулирующие отношения, связанные с транспортом. Указанные законодательные акты продолжают применяться на территории Российской Федерации постольку, поскольку они не противоречат действующему железнодорожному законодательству.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в своем Постановлении от 12 ноября 1998 г. N 18 (п. 2) разъяснил судам, что при разрешении споров необходимо учитывать, что утвержденные на основании Устава железных дорог СССР Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении применяются в части, не противоречащей Гражданскому кодексу Российской Федерации, Уставу железнодорожного транспорта 2003 г. (далее - УЖТ 2003 г.), Федеральному закону от 10 января 2003 г. "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации".

В процессе регулирования отношений по перевозкам, особенно когда в связи с ними возникают арбитражные или судебные споры, важно учитывать инструктивные указания Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации по поводу отношений транспортных предприятий с клиентурой. Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в Постановлении от 15 апреля 1992 г. N 7 разъяснил, что эти инструктивные указания по применению законодательства при разрешении споров и их доарбитражном урегулировании сохраняют свое действие на территории Российской Федерации в той части, в которой они не противоречат законодательству Российской Федерации[[4]](#footnote-4). Эти нормативные акты также являются источником транспортного права.

**1.2. Постановления Пленумов Высшего Арбитражного Суда -**

**источник транспортного права**

Практика арбитражных судов играет весьма важную роль в обеспечении единообразного применения арбитражными судами законов, постановлений Правительства и иных нормативных актов при разрешении споров, входящих в их компетенцию.

Следует отметить, что практика арбитражных судов и железнодорожно-транспортное законодательство, будучи неразрывно связаны между собой, оказывают постоянное воздействие друг на друга.

С одной стороны, железнодорожно-транспортное законодательство служит основой для формирования устойчивой практики арбитражных судов при разрешении споров с участием железнодорожных транспортных организаций и оказывает определенное влияние на практику, которое заключается в том, что Пленум Высшего Арбитражного Суда дает, в пределах своей компетенции, разъяснения по применению тех или иных положений железнодорожно-транспортного законодательства.

С другой стороны, арбитражные суды, применяя те или иные положения железнодорожно-транспортного законодательства, создают определенные предпосылки для его совершенствования, что приводит в дальнейшем, как правило, к изменению транспортного законодательства.

Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда по разъяснению применения судебной практики в отношении перевозки грузов представляют собой деятельность, которая осуществляется в форме:

а) конкретного толкования правовых норм при их применении на практике, что приводит к созданию в процессе толкования новых положений, которые по своему содержанию не противоречат действующему законодательству.

б) восполнения пробелов в транспортном законодательстве с помощью новых правил, создаваемых в процессе толкования действующих норм транспортного законодательства.

Рассмотрим каждую из этих форм.

Важное место в практике Пленумов Высшего Арбитражного Суда занимают вопросы конкретного толкования норм железнодорожно-транспортного законодательства либо отдельной нормы. Конкретизация в постановлениях Пленумов Высшего Арбитражного Суда правовых норм способствует их правильному применению, повышая их эффективность в регулировании отношений, возникающих между перевозчиком и его клиентурой.

Правильность изложенных выше доводов об использовании в практике Пленума Высшего Арбитражного Суда конкретного толкования отдельных норм транспортного законодательства подтверждается следующим примером.

Согласно ст. 116 УЖТ 2003 г. грузоотправитель освобождался от ответственности за невыполнение принятой железной дорогой заявки на перевозку груза, если авария у грузоотправителя вызвала прекращение основной производственной деятельности.

В статье не уточнялось, какова должна быть длительность аварии, которая давала право освобождать грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятой железной дорогой заявки, а самое главное - не уточнялось, кто должен был доказывать наличие аварии.

Пленум Высшего Арбитражного Суда, давая толкование этой нормы и фактически дополняя ее, указал, что грузоотправитель в этих случаях должен представить в суд акты об аварии, причем факт аварии и сроки прекращения основной производственной деятельности должен доказать грузоотправитель (п. 11 Постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. N 30)[[5]](#footnote-5).

Таким образом, это дополнительное указание существенно конкретизирует содержание ст. 116 УЖТ.

Новое Положение, не противоречащее действующему на железнодорожном транспорте законодательству, но существенно дополняющее его, было включено инструктивным указанием Госарбитража СССР от 12 мая 1971 г. N И-1-14 (п. 6)[[6]](#footnote-6) в отношении разграничения ответственности перевозчика и грузоотправителя при пломбировании транспортных средств. Оно продолжает действовать и в настоящее время.

Нередко при толковании норм транспортного законодательства практика арбитражных судов восполняет пробелы, имеющиеся в транспортном законодательстве.

Статья 20 УЖТ 2003 г. гласит, что перевозчик обязан подавать под погрузку вагоны и контейнеры исправные, годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков груза и мусора, а в необходимых случаях - промытые и продезинфицированные. В соответствии с указанной статьей пригодность вагонов, контейнеров, цистерн и бункерных полувагонов для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем, за исключением случаев, когда погрузка грузов в вагоны производится средствами перевозчика. Однако в УЖТ не было установлено, кто должен нести ответственность за несохранность груза из-за технической неисправности вагона, контейнера и может ли быть освобожден перевозчик от ответственности, если грузоотправитель осуществил погрузку груза в технически неисправное транспортное средство, в результате чего произошла порча (повреждение) этого груза.

Пленум Высшего Арбитражного Суда в своем Постановлении N 30 (п. 13) разъяснил, что, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность должен нести перевозчик. Он может быть освобожден от ответственности лишь в случае, если докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, а также в тех случаях, когда имеются доказательства того, что техническая неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя. Даже в тех случаях, когда грузоотправитель осуществил погрузку груза в поданные перевозчиком технически неисправные вагоны, контейнеры, он (перевозчик) не освобождается от ответственности за несохранность груза.

Своим Постановлением Пленум Высшего Арбитражного Суда, разъясняя положения ст. 20 УЖТ, фактически восполнил пробел в действующем железнодорожно-транспортном законодательстве, - установил ответственность железной дороги, которая вообще не была предусмотрена УЖТ.

Статьей 119 УЖТ установлено, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности перевозчика, грузополучателей и грузоотправителей, других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и иными актами. В указанных статьях излагается перечень обстоятельств, при наличии которых подобные акты могут быть составлены. Между тем в практике арбитражных судов нередко встречаются случаи, когда поступающие в адрес грузополучателя грузы нуждаются в проверке их состояния и веса, в то время как УЖТ такая проверка состояния груза и его веса не предусмотрена, так как эти обстоятельства не указаны в ст. 119 УЖТ. Такая ситуация возникает при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, когда при передаче груза с одного вида транспорта на другой перевозчики имеют доступ к этому грузу и груз приходит на станцию назначения за запорно-пломбировочным устройством перевозчика.

Восполняя этот пробел в законодательстве, Госарбитраж СССР в инструктивном письме от 30 июля 1976 г. N И-1-23 "О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении" (п. 16) указал на это обстоятельство и отметил, что грузополучатель имеет право требовать от транспортной организации выдачи груза в конечном пункте перевозки с проверкой его веса, количества мест и состояния[[7]](#footnote-7). Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или по весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, и прибывшие в исправной таре, выдаются без взвешивания по счету мест. Если при такой выдаче будет обнаружена недостача, порча или повреждение груза, транспортная организация обязана составить коммерческий акт.

Таким образом, дополнен перечень обстоятельств, дающих право на составление коммерческого акта, обязывающий как перевозчиков, так и грузополучателей руководствоваться им в своей деятельности при поступлении грузов, следующих в прямом смешанном сообщении.

В постановлениях Пленума Высшего Арбитражного Суда встречаются разъяснения по принципиальным проблемам железнодорожно-транспортного законодательства.

В соответствии со ст. 123 УЖТ 2003 г. претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а претензии в отношении штрафов и пеней - в течение сорока пяти дней. В статье далее устанавливается, что перевозчик вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных ст. 123 УЖТ сроков, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии. Таким образом, из содержания данной статьи можно было сделать вывод, что, если железная дорога признает причину пропуска срока для предъявления претензии, установленную ст. 123 УЖТ, неуважительной, он вправе не рассматривать подобную претензию.

Между тем ст. 120 УЖТ (а также ст. 797 ГК РФ) предусмотрено, что до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза или грузобагажа, обязательно предъявление перевозчику претензии. Следовательно, при пропуске срока на предъявление претензии по причине, признанной неуважительной, всякие требования к перевозчику по поводу нарушений, связанных с перевозкой грузов, исключаются. Таким образом, совершенно не учитывалось, что ст. 797 ГК РФ (п. 3) было определено, что срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки грузов, устанавливается в один год.

Считая необоснованными подобные полномочия железной дороги в отношении фактического изменения сроков исковой давности, Пленум Высшего Арбитражного Суда в своем Постановлении от 6 октября 2005 г. N 30 (п. 42) сделал очень важное разъяснение, указав, что предъявление грузоотправителем или грузополучателем претензий к перевозчику за пределами сроков (т.е. с нарушением таких сроков), предусмотренных в ст. 123 УЖТ при условии соблюдения установленного УЖТ порядка предъявления претензий, не является основанием к возвращению искового заявления. В то же время Пленум Высшего Арбитражного Суда исходил из того, что сроки, установленные ст. 123 УЖТ 2003 г., все-таки должны соблюдаться, и если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных ст. 123 УЖТ сроков на предъявление претензии к перевозчику, то арбитражные суды, в соответствии с ч. 1 ст. 111 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, вправе отнести на истца судебные расходы независимо от исхода спора.

**1.3. Особенности и система железнодорожно-транспортного законодательства.**

Анализируя законодательство, регулирующее перевозки грузов железнодорожным транспортом, следует отметить следующие присущие ему особенности:

1.) Является наиболее кодифицированным массивом в российском транспортном законодательстве, постоянно совершенствуется, развивается динамично, с учетом развития экономики страны.

С 1920 г. по настоящее время было принято восемь уставов железных дорог, и если в первом Уставе железных дорог 1920 г. было всего 47 статей, то Устав железных дорог 1922 г. состоял из 76 статей и более подробно регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и железной дороги, а Устав железных дорог 1927 г. содержал 128 статей и конкретизировал те положения, которые были заложены в Уставе железных дорог 1922 г. В нем более подробно регламентировался порядок предъявления претензий к железной дороге, указывалось, какие именно документы прилагаются к претензии (этого не было в прежних уставах), подробно рассматривался вопрос об исковой давности[[8]](#footnote-8).

Уставом железных дорог 1935 г. подробно регулировались вопросы планирования перевозок грузов, уточнялось, какие документы могут быть представлены в качестве основания для предъявления претензии[[9]](#footnote-9).

Уставом железных дорог 1954 г. более четко и конкретно регулировались вопросы, которые не получили полного отражения в предыдущих уставах (он состоял из 228 статей)[[10]](#footnote-10).

Эта тенденция сохранилась и в Уставе железных дорог 1964 г., который включал в себя целый ряд вопросов, которых не было в ранее действующих уставах (например, о порядке восполнения недогруза), в то же время объем его несколько сократился (он состоял из 179 статей), что было достигнуто за счет более четких и конкретных формулировок.

Транспортный устав железных дорог 1998 г. отразил в своем содержании переход государства к рыночной экономике. В Уставе (он состоял из 148 статей) не предусматривалось государственное планирование перевозок грузов. В нем было установлено, что перевозки грузов по железным дорогам осуществляются в соответствии с заявками грузоотправителей, что, несомненно, свидетельствует о расширении их прав. По сравнению с ранее действующим Уставом новым здесь являлось введение почасовой платы за пользование вагонами, контейнерами за время нахождения их у грузоотправителей, грузополучателей либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от последних. В УЖТ 1998 г. были включены диспозитивные нормы, дающие возможность железным дорогам и участникам железнодорожной перевозки решать вопросы по взаимной договоренности, что создало основу для развития равноправных партнерских отношений. В то же время основные положения, связанные с договором перевозки грузов и пассажиров, подачей транспортных средств, ответственностью за нарушение обязательств, и другие остались неизменными, что свидетельствует об определенной стабильности в отношениях, регулирующих железнодорожные перевозки.

Устав железнодорожного транспорта (2003 г.) впервые за всю историю подготовки подобных документов отразил в своем содержании, что инфраструктура железнодорожного транспорта, которая включает в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжении, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, может находиться в собственности юридических лиц или индивидуального предпринимателя. В Уставе (состоящем из 130 статей) весьма подробно регулируются отношения перевозчиков и клиентуры железнодорожного транспорта, по всем положениям перевозочного процесса особо подчеркивается, что доступ перевозчиков к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется в соответствии с Правилами о недискриминационном доступе. Более подробно регулируются отношения, связанные с подачей заявки, четко определены основания, по которым заявка грузоотправителя не может быть удовлетворена. Впервые действие Устава распространяется на владельцев железнодорожных путей не общего пользования. В то же время основные положения, связанные с подачей транспортных средств, заключением договора перевозки, ответственностью сторон за ненадлежащее исполнение своих обязательств, остались такими же, как и в предыдущем Транспортном уставе железных дорог.

2.) Отражается особенность договоров, заключаемых с большим кругом клиентуры: это и ограниченная ответственность транспортных предприятий за нарушение договорных обязательств, и обязательное предъявление претензий к транспортным предприятиям и т.д.

3.) В железнодорожном законодательстве в отличие от других подотраслей гражданского законодательства, действует большое количество императивных норм, правила которых не могут быть заменены каким-либо иным условием. Например, ст. 11, 18, 20, 33, 120 УЖТ.

4.) На железнодорожное транспортное законодательство весьма ощутимо влияет законодательство в области международного транспорта, причем это влияние носит взаимный характер: в отдельных случаях внутреннее законодательство находит отражение в законодательстве, регулирующем международное перевозки.

Нормы транспортных конвенций подлежат обязательному применению в процессе функционирования международного транспорта, во взаимоотношениях стран, заключивших соответствующую конвенцию.

В соответствии со ст. 2 ГК РФ гражданским законодательством регулируются договорные и иные обязательства, а также другие имущественные отношения, т.е. Гражданский кодекс по своей сути является актом, имеющим в определенной части общее значение для УЖТ РФ.

Вместе с тем следует иметь в виду, что Гражданский кодекс - отраслевой (гражданско-правовой) кодификационный акт, а Устав железнодорожного транспорта - кодификационный акт комплексного характера, содержащий не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права.

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации является основным актом в системе законодательства на железнодорожном транспорте, который регулирует отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров, ответственностью перевозчиков и клиентуры за нарушение транспортного законодательства. Вместе с тем следует отметить, что в Уставе урегулированы не все вопросы и его дополняет целый ряд нормативных актов. Это, в частности, Постановление Правительства Российской Федерации от 25 августа 1992 г. N 621 "Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации"[[11]](#footnote-11), Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 июля 1993 г. N 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.)[[12]](#footnote-12), Постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 1992 г. N 833 "О повышении безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации"[[13]](#footnote-13), Постановление Правительства Российской Федерации от 21 марта 1998 г. N 338 "О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации"[[14]](#footnote-14), Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. N 732 "О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации"[[15]](#footnote-15), Постановление Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. N 448 "О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта"[[16]](#footnote-16), Постановление Правительства Российской Федерации от 26 мая 1998 г. N 507 "О совершенствовании государственной политики на федеральном железнодорожном транспорте"[[17]](#footnote-17), Постановление Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1998 г. N 1029 "О Правилах исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте"[[18]](#footnote-18), Постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1999 г. N 224 "О совершенствовании регулирования тарифов на электроэнергию, потребляемую железнодорожным транспортом"[[19]](#footnote-19), Постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. N 384 "О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте"[[20]](#footnote-20), Постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2002 г. N 917 "Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки" и другие акты. Всего в настоящее время на железнодорожном транспорте действует целый ряд актов, которые регулируют и развивают отношения, не вошедшие в УЖТ РФ или регулируемые им недостаточно полно. Причем принимаемые акты, как правило, не противоречат Уставу железнодорожного транспорта.

Особое место в законодательстве о железнодорожном транспорте занимают Правила перевозки грузов и Правила 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[[21]](#footnote-21) и другие ведомственные акты. Необходимость принятия подобных подзаконных актов была вызвана тем, что все вышеперечисленные акты недостаточно полно регулируют отношения железнодорожного перевозчика и клиентуры по перевозке грузов и отношения по перевозке пассажиров. Именно Правила перевозки грузов и Правила оказания услуг по перевозке пассажиров содержат конкретизирующие нормы. Правила перевозки грузов состоят из разделов, регулирующих вопросы перевозки всех видов грузов (от скоропортящихся до легкогорючих), порядок их выдачи клиентуре и составления актов в случае неисправной перевозки грузов.

Следует обратить внимание на одну особенность, присущую правилам перевозки грузов. В соответствии с Правилами подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. N 1009, все разрабатываемые правила перевозок грузов должны после их утверждения соответствующим транспортным ведомством пройти обязательную государственную регистрацию в Министерстве юстиции. Указанный порядок обеспечит законные интересы клиентуры транспортных предприятий, так как представленные на государственную регистрацию правовые акты проходят юридическую экспертизу на предмет соответствия их положений законодательству Российской Федерации. Кроме того, прошедшие государственную регистрацию нормативные ведомственные акты должны быть обязательно опубликованы. Акты, не прошедшие государственную регистрацию, а также зарегистрированные, но не опубликованные в установленном порядке, не влекут за собой правовых последствий как не вступившие в силу и не могут служить законным основанием для регулирования соответствующих правоотношений. В действующем с 2003 г. УЖТ РФ такой порядок введения в действие правил перевозок уже закреплен. Кроме того, Уставом (ст. 3) предусмотрена разработка правил оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Особо подчеркивается, что эти правила утверждаются Правительством Российской Федерации[[22]](#footnote-22).

Столь высокий уровень утверждения правил предусмотрен ст. 38 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. "О защите прав потребителей", причем в соответствии с п. 2 ст. 1 этого Закона Правительству Российской Федерации запрещается делегировать предоставленное ему право на принятие нормативных актов, регулирующих отношения с участием потребителей, другим органам исполнительной власти.

Таким образом, систему нормативных актов на железнодорожном, транспорте возглавляет УЖТ РФ, далее следуют, находясь с ними в отношениях внутренней субординации, акты, принятые высшим органом государственного управления, и, наконец, ведомственные акты, принятые транспортными министерствами, имеющие обязательный характер для соответствующих ведомств.

Все сказанное позволяет сделать вывод, что под системой железнодорожного законодательства понимается построение нормативных актов в субординации, определяемой компетенцией издавших их органов и их содержанием. Чем более совершенна система железнодорожного законодательства, тем яснее его содержание и легче его применение.

**1.4. Лицензирование перевозки грузов железнодорожным транспортом**

Перевозку грузов железнодорожным транспортом можно осуществлять на основании лицензии, полученной в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 г. N 134 "О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте".

Постановлением были утверждены Положение о лицензировании перевозок железнодорожным транспортом грузов; Положение о лицензировании транспортировки грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути; Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

В соответствии с указанным Постановлением лицензия предоставляется на 5 лет. Срок действия лицензии может быть продлен по заявлению лицензиата в порядке, предусмотренном для переоформления лицензии.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 г. N 134, которое упоминалось выше, для получения лицензии необходимо соблюдение требований нормативно-правовых актов Российской Федерации, отраслевых стандартов и иных нормативных технических документов, устанавливающих правила перевозок грузов, пассажиров, и требований по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте; соответствие подвижного состава, железнодорожных станций, других зданий и сооружений, оборудования и устройств, используемых при перевозках грузов и пассажиров, а также технологических процессов установленным техническим нормам и правилам в области железнодорожного транспорта; наличие работников, удовлетворяющих соответствующим квалификационным требованиям; предоставление пассажирам информации о режиме работы лицензиата, месте его нахождения, наличии лицензии и сертификатов на услуги, подлежащие обязательной сертификации; осуществление перевозок пассажиров в соответствии с нормами и правилами, установленными на железнодорожном транспорте; наличие в штате лицензиата лиц, ответственных за перевозки грузов и пассажиров, имеющих высшее или среднее специальное образование и стаж работы в этой области не менее 3 (5) лет за последние 10 лет трудовой деятельности.

Лицензия выдается на каждый вид деятельности Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. Статья 8 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" допускает, что положениями о лицензировании конкретных видов деятельности может быть предусмотрено бессрочное действие лицензии.

Для получения лицензии заявитель представляет в лицензионный орган: заявление о выдаче лицензии с указанием наименования и организационно-правовой формы юридического адреса, номера расчетного счета и названия соответствующего банка (для юридических лиц); для физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, - фамилию, имя, отчество, место жительства в соответствии с паспортными данными; сведения о виде деятельности, которой намерены заниматься юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель; копии учредительных документов и свидетельство о государственной регистрации предприятия, заверенные нотариусом; копию свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя; погрузочно-разгрузочного оборудования, причалов и других средств, необходимых для выполнения соответствующего вида деятельности. В случае аренды основных средств представляются копии документов, подтверждающих право их использования для лицензированного вида деятельности. Лицензирующий орган принимает решение о предоставлении лицензии в срок, не превышающий шестидесяти дней со дня поступления заявления о предоставлении лицензии со всеми необходимыми документами. Установление указанного срока осуществляется в соответствии со ст. 9 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности".

На основании этой же статьи соискатель лицензии имеет право обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, отказ лицензирующего органа в предоставлении лицензии или его бездействие.

**2. Договор железнодорожной перевозки грузов.**

* 1. **Понятие договора перевозки.**

**Основания для заключения договора перевозки.**

В договоре перевозки грузов участвуют транспортная организация, которая осуществляет перевозку, и грузоотправитель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий провозную плату (ст. 785 ГК РФ). Обычно грузоотправитель сдает груз транспортной организации, называя третьего участника транспортного процесса - грузополучателя, с которым он связан обязательством и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

Таким образом, договор перевозки груза можно определить как договор, в соответствии с которым одна сторона - перевозчик обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона - отправитель груза обязуется уплатить за перевозку установленную плату[[23]](#footnote-23). Из приведенного определения можно сделать вывод, что договор перевозки по своему характеру является возмездным и взаимным. Он является возмездным, так как за перевозку перевозчик получает вознаграждение, и взаимным, поскольку перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку сданного груза. Договор перевозки грузов считается заключенным с момента принятия перевозчиком груза и, следовательно, относится к числу реальных договоров.

Вместе с тем в отдельных случаях этот договор может быть консенсуальным. Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Кроме того, договор перевозки грузов носит публичный характер. Однако для признания договора перевозки грузов публичным договором необходимо соблюдение определенных условий, предусмотренных ст. 789 ГК РФ. К числу таких условий относится:

- перевозка грузов транспортом общего пользования, в качестве которой признается перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что она обязана осуществлять перевозки грузов по обращению любого физического или юридического лица;

- перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки грузов, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, должен быть обязательно опубликован в установленном порядке.

Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения договора. Цена услуг, работ, оказываемых коммерческой организацией при перевозке грузов, устанавливается одинаковой для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом или иным правовым актом допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей. Отказ коммерческой организации от заключения договора при наличии такой возможности не допускается (ст. 426 ГК).

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок.

С учетом особенностей перевозок грузов на различных видах транспорта документы, регулирующие организацию перевозки грузов, имеют различную правовую форму: при перевозках в прямом сообщении - это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов; при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении - ежесуточная заявка, недельный календарный план.

1.) При выполнении обязательств по перевозке грузов с участием грузоотправителя и перевозчика важную роль играет заявка.

Заявка является важнейшим средством организации перевозки грузов; в ней конкретизируется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку. Грузоотправитель обязан подавать заявки перевозчику не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов (ст. 11 УЖТ), а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, - не менее чем за 15 дней до начала перевозки грузов.

Заявка на перевозку грузов представляется грузоотправителем в уполномоченные перевозчиком подразделения, перечень которых с указанием их места нахождения устанавливается перевозчиком и доводится до сведения грузоотправителей с указанием объема перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, станциям назначения и датам погрузки.

Однако если грузоотправитель подал заявку на перевозку грузов не на специальном бланке и с нарушением предусмотренных Уставом сроков, но указал в ней сведения, необходимые для осуществления перевозки, в частности объем перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, станциям назначения и датам погрузки, а перевозчик такую заявку принял к исполнению, то при неисполнении или ненадлежащем исполнении такой заявки перевозчик и грузоотправитель несут ответственность, предусмотренную Уставом железных дорог.

Особенностью в порядке подачи заявки на железнодорожном транспорте является установление в ст. 11 УЖД оснований, когда перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов. В соответствии со ст. 11 УЖД такой отказ возможен в случаях:

введения согласно ст. 29 Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза;

отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки на перевозку груза;

обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;

в ином случае, предусмотренном Уставом, иными нормативными правовыми актами.

В этих случаях перевозчик возвращает заявку на перевозку грузов с указанием причин отказа грузоотправителю, организации, осуществляющей перевозку грузов.

В соответствии со ст. 11 УЖД владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки на перевозку грузов и в срок не более чем пять дней при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении и не более чем десять дней при перевозках в прямом и непрямом международном сообщениях, прямом и непрямом смешанном сообщении возвращает заявку на перевозку грузов перевозчику с отметкой о результате согласования.

В соответствии с Уставом владелец инфраструктуры имеет право (в случаях, прямо предусмотренных ст. 11 Устава) отказать перевозчику в согласовании заявки на перевозку грузов. При этом отказ в приеме и согласовании заявки на перевозку грузов может быть обжалован в судебном порядке.

Случаи непредставления грузоотправителями заявок в срок, предусмотренный нормами Устава, должны рассматриваться как отказ от транспортных средств[[24]](#footnote-24).

К такому отказу грузоотправитель обычно прибегает, если у него нет груза, который предназначен для перевозки, если он не может отправить груз по причинам, относящимся к грузополучателю (например, в связи с переводом грузополучателя в порядке применения договорных санкций на аккредитивную форму расчетов и не выставлением им аккредитива).

2.)Другой правовой формой в транспортном законодательстве, с помощью которой регулируются взаимоотношения сторон в процессе организации перевозок грузов, является договор об организации перевозок грузов[[25]](#footnote-25).

Статья 798 ГК РФ предусматривает, что перевозчики и грузовладельцы при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок, в которых определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок. В этих договорах может быть установлена и ответственность за нарушение предусмотренных в них обязательств.

Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, при этом стороны сами определяют (в зависимости от объемов перевозки грузов), на какой срок они будут заключать такой договор. Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные транспортными кодексами и уставами. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный, взаимный характер.

УЖТ РФ в ст. 11 устанавливает, что заявки на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении подаются грузоотправителем не менее чем за 15 дней. Однако эта норма носит общий характер, касается грузоотправителя и не устанавливает, в какие сроки перевозчик подает заявку другому перевозчику в отношении перевалки грузов.

Таким образом, при исполнении обязательств по перевалке грузов в прямом смешанном сообщении применяется заявка-уведомление, предусматривающая передачу определенного количества груза в течение предстоящих суток.

Следует отличать заявку-уведомление от заявки, направляемой перевозчиками при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Во-первых, заявка способствует заключению договора перевозки грузов. В соответствии с поданной грузоотправителем заявкой перевозчик подает транспортные средства, после чего сторонами заключается договор перевозки грузов.

Ежесуточная заявка-уведомление, используемая при перевалке грузов, способствует продолжению грузоперевозочного процесса и исполнению договора перевозки, главная ее задача - ускорить этот процесс.

Во-вторых, если заявку может подавать только грузоотправитель, то при прямых смешанных перевозках заявку-уведомление могут подавать оба перевозчика в строго установленное время.

В-третьих, если действие заявки распространяется на определенный отрезок времени (это может быть декада, месяц и т.д.), то ежесуточная заявка-уведомление имеет силу в течение суток.

В-четвертых, если при неподаче заявки грузоотправителем перевозчик имеет возможность перераспределить транспортные средства между другими грузоотправителями, то при неподаче суточной заявки при перевалке груза с одного транспорта на другой возникает простой транспортных средств, который наносит немалый ущерб участникам транспортного процесса.

Правовое значение суточной заявки заключается в том, что она способствует продолжению грузоперевозочного процесса, причем главная задача такой заявки - ускорение этого процесса с тем, чтобы не допускать простоя транспортных средств.

* 1. **Договор перевозки грузов. Права и обязанности сторон.**

Реализация принятых к исполнению заявок (заказов) на перевозку грузов осуществляется путем заключения и исполнения договоров между перевозчиками и отправителями.

В соответствии со 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[[26]](#footnote-26).

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. Хотелось бы отметить, что грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная или нет, поскольку ст. 31 Устава железнодорожного транспорта установлено, что грузополучатель вправе переадресовать груз без наличия грузовой квитанции[[27]](#footnote-27).

Таким образом, договор перевозки грузов является трехсторонним договором, в котором все его участники имеют права и обязанности.

**Субъектами** обязательства по перевозке являются перевозчик, грузоотправитель, а также грузополучатель.

***Перевозчиками грузов*** могут быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов. Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять как физические, так и юридические лица.

**Объектом** обязательства по перевозке грузов являются перевозимые перевозчиками грузы. В качестве юридического объекта здесь выступает сама перевозочная деятельность, которая включает в себя перевозку грузов и иные действия, связанные, с погрузкой, выгрузкой грузов, их хранением и выдачей грузополучателю.

Статья 791 Гражданского кодекса устанавливает, что перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Аналогичная обязанность перевозчика установлена ст. 20 УЖТ РФ, согласно которой перевозчик обязан подавать транспортные средства, пригодные для перевозки соответствующего груза.

В целях выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в технически надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверить их пригодность для перевозки данного груза.

**Грузоотправитель,** отправляя продукцию, обязан принимать все зависящие от него меры, обеспечивающие ее сохранность при перевозке. Он не вправе грузить продукцию в любое транспортное средство (если погрузка осуществляется им), не заботясь о сохранности груза в пути. Грузоотправитель должен отказаться от погрузки груза в транспортное средство, непригодное для перевозки данного груза, которое в таком случае считается неподанным в счет суточной нормы. Нарушение перевозчиком и грузоотправителем указанных выше обязанностей обычно приводит к повреждению или порче груза, в связи с чем приходится решать, кто должен нести ответственность перед грузополучателем.

Статья 20 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что пригодность в коммерческом отношении вагонов, контейнеров (состояние грузовых отсеков вагонов, контейнеров, пригодных для перевозки конкретных грузов, а также отсутствие внутри них постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние грузов при погрузке, выгрузке и в пути следования, особенности внутренних конструкций кузовов вагонов, контейнеров)для перевозки конкретных грузов определяется в отношении:

вагонов - грузоотправителями, если погрузка осуществляется ими, или железной дорогой, если погрузка осуществляется ею;

контейнеров - во всех случаях грузоотправителями.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в своем Постановлении от 6 октября 2005 г. N 30 "О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта" в п. 13 разъяснил, что, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность должен нести перевозчик[[28]](#footnote-28). Он может быть освобожден от ответственности, если докажет, что утрата, недостача, повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, а также в случае представления доказательств, подтверждающих, что неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя. И даже если грузоотправитель осуществит погрузку груза в неисправный в техническом отношении вагон, зная об этом, то данное обстоятельство не освобождает перевозчика от ответственности за несохранность груза.

Грузоотправитель может быть освобожден от ответственности за недостачу, повреждение груза, погруженного в непригодное в коммерческом отношении транспортное средство, если докажет вину перевозчика в недостаче, повреждении, порче груза.

**Внесение провозной платы** является одной из важнейших обязанностей грузоотправителя. По общему правилу провозная плата, размер которой определяется тарифами, должна быть внесена в пункте отправления одновременно со сдачей груза к перевозке. Кроме того, перевозчик вправе задержать отправку груза, если плата за перевозку не внесена в установленные сроки (ст. 30 УЖТ) При этом вагоны, контейнеры будут, в соответствии со ст. 30 Устава железнодорожного транспорта, находиться на ответственном простое грузоотправителя. В случае невнесения причитающихся перевозчику платежей за предыдущую перевозку груза подача перевозчиком вагонов, контейнеров под очередную погрузку прекращается. При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по вине грузоотправителя или грузополучателя с них взыскиваются в пользу перевозчика проценты на сумму просроченного платежа в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.

Пленум Высшего арбитражного Суда в своем Постановлении N 30 (п. 20) уточнил это положение[[29]](#footnote-29). При несвоевременных расчетах за перевозку грузов по причинам, зависящим от грузополучателя (грузоотправителя), с него подлежат взысканию по требованию перевозчика проценты, предусмотренные ст. 395 ГК Российской Федерации. Кроме того, в указанном случае до внесения грузополучателем всех причитающихся перевозчику платежей в соответствии с частью 5 ст. 30 Устава железнодорожного транспорта не выданные грузополучателю вагоны, контейнеры находятся на ответственном простое грузополучателя и с него взимается плата за пользование вагонами, контейнерами.

Более того, в соответствии со ст. 35 Устава железнодорожного транспорта в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку груза и иных платежей, причитающихся перевозчику, последний вправе удерживать груз с уведомлением в письменной форме об этом грузополучателя, который обязан в течение четырех суток после получения такого уведомления распорядиться грузом. Если в течение указанного срока грузополучатель не примет соответствующие меры по внесению платы за перевозку грузов и иных платежей и не распорядится грузом, перевозчик имеет право, если иное не предусмотрено договором перевозки, реализовать удерживаемый груз. При этом закон предусматривает определенные исключения. Не могут быть реализованы грузы, изъятые из оборота либо ограниченные в обороте в соответствии с федеральными законами; а также грузы, в отношении которых таможенное оформление не завершено; специальные, в том числе воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд.

**Сроки доставки грузов** оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение заявок (заказов) на перевозку грузов. Своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь одним из условий надлежащего исполнения обязательства по перевозке, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

На железнодорожном транспорте сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются Министерством транспорта по согласованию с Федеральным органом исполнительной власти в области экономики (ст. 33 УЖТ). Грузоотправители и перевозчики в договорах могут предусмотреть иной срок доставки грузов. В настоящее время утверждены в установленном порядке и зарегистрированы в Министерстве юстиции Российской Федерации (23 июня 2003 г. N 4816) Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом[[30]](#footnote-30). В соответствии с указанными Правилами исчисление срока доставки груза начинается с 00.00 часов дня, следующего за днем документального оформления приема груза для перевозки, указанного в оригинале накладной и в дорожной ведомости в графе "Календарные штемпеля" в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза в графе "Календарный штемпель перевозчика на станции отправления". Грузы считаются доставленными в срок, если на железнодорожной станции назначения они выгружены перевозчиком или если вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям до истечения установленного срока доставки.

Статья 16 УЖТ устанавливает, что грузоотправители могут предъявлять грузы для перевозок с объявленной ценностью. Особо подчеркивается, что перевозка грузов с объявлением их ценности осуществляется в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. В Правилах установлено, что объявление грузоотправителем ценности грузов обязательно при предъявлении для перевозки следующих грузов: драгоценных металлов, камней и изделий из них; музейных и антикварных ценностей, предметов искусства и иных художественных изделий; грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Статья 16 УЖТ предусматривает, что за перевозки грузов с объявленной ценностью взимаются сборы, ставки которых устанавливаются тарифным руководством.

Правилами установлено: если перевозчик докажет, что объявленная ценность груза превышает действительную ее стоимость, то перевозчик возмещает грузоотправителю именно действительную ее стоимость в случае причинения грузу с объявленной ценностью ущерба при его транспортировке. Данную точку зрения поддерживает и Высший Арбитражный Суд РФ. В пункте 38 Постановления Пленума от 6 октября 2005 г. N 30 он разъяснил, что при обнаружении явного несоответствия объявленной грузоотправителем стоимости груза его действительной стоимости арбитражный суд может рассмотреть вопрос о возможности квалификации действий грузоотправителя по предъявлению перевозчику требования, основанного на объявленной стоимости груза, как злоупотребление правом (ст. 10 ГК Российской Федерации).

По общему правилу грузы, нуждающиеся в затаривании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, обеспечивающей безопасность движения, сохранность грузов, транспортных средств (ст. 18 УЖТ). Перевозчики освобождаются от ответственности за утрату груза вследствие дефектов тары, только доказав, что они не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке.

Перевозка грузов на железнодорожном транспорте оформляется накладной и квитанцией о приеме 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. Статья 25 УЖТ подчеркивает, что "железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза"[[31]](#footnote-31).

Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной, в соответствии со ст. 27 УЖТ, предоставлено право проверять вес грузов путем выборочного взвешивания. Составляется также дорожная ведомость, которая вместе с накладной следует с грузом на станцию назначения и остается там.

В целях обеспечения сохранности грузов, находящихся в процессе перевозки, двери вагонов, контейнеров должны быть опломбированы. Опломбирование вагонов, контейнеров, осуществляется либо перевозчиком, либо грузоотправителем, указанным в перевозочных документах, в зависимости от того, кем производится погрузка. Вагоны, контейнеры с грузами для личных (бытовых) нужд, подлежат опломбированию по усмотрению и за счет отправителей таких грузов либо перевозчиком.

Опломбирование вскрывающихся для таможенного досмотра вагонов, контейнеров, осуществляется таможенными органами, которые составляют в этих случаях акт досмотра и прикладывают его к перевозочным документам. В этих случаях, если груз прибыл с исправными таможенными пломбами и при исправной перевозке, перевозчики освобождаются от выдачи груза и не могут нести ответственность за его несохранность.

Объективным доказательством отсутствия доступа к грузу при его перевозке является сочетание исправности транспортного средства с исправностью запорно-пломбировочного устройства на прибывшем транспортном средстве. Тем не менее, при прибытии грузов в транспортном средстве с исправными запорно-пломбировочными устройствами, установленными самими перевозчиками, данные перевозчики обязаны проверить состояние и массу груза.

**2.3. Основания прекращения договора перевозки**

Доставкой и выдачей груза, поступившего в адрес грузополучателя, завершается исполнение перевозочного обязательства. В зависимости от того, исполнено обязательство в точном соответствии с его условиями или нет, либо оно прекращается (исполнением), либо изменяется его содержание, возникает обязанность перевозчика возместить ущерб.

Выдача груза является конечным моментом, до которого простирается ответственность перевозчика.

В связи с этим немаловажное значение имеет момент, в который выдача груза считается совершенной. Момент выдачи груза определяется в зависимости от места, где эта операция выполняется, и от того, кем осуществляется выгрузка.

- При перевозках грузов в контейнерах на отдельных видах транспорта при транспортно-экспедиционном обслуживании, которое производится на основании договоров предприятий (организаций) грузополучателей с органами автотранспорта, выдача перевозчиком контейнера на железнодорожном транспорте завершается в момент передачи груза шоферу автотранспортного предприятия.

- При поступлении грузов в вагонах на подъездной путь грузополучателя выдача груза завершается в момент передачи этого вагона приемосдатчиком грузополучателю и его росписи в приемке. При поступлении грузов в порты, пристани, на пути общего пользования - в момент передачи груза представителю получателя и его росписи в транспортных документах.

Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз (ст. 36 УЖТ), за исключением случая, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования (ст. 36 УЖТ).

В статье 45 Устава железнодорожного транспорта установлено, что, если груз прибыл по истечении установленного срока, грузополучатель может получить его при условии возврата перевозчику суммы, полученной им за утрату груза.

Таким образом, на железнодорожном транспорте грузополучатель может получить найденный груз, возвратив полученную в качестве компенсации сумму за его утрату.

Грузы, прибывшие в исправном транспортном средстве с неповрежденными запорно-пломбировочными устройствами грузоотправителя, выдаются грузополучателю без проверки количества мест, состояния и веса груза.

В противном случае перевозчик по требованию получателя и с его участием или по своей инициативе обязан вскрыть транспортное средство, произвести проверку количества мест, веса и состояния груза и при необходимости составить коммерческий акт либо акт установленной формы.

Коммерческим актом удостоверяются, как правило, следующие обстоятельства: а) несоответствие между наименованием, весом или количеством груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе; б) повреждение и порча груза; в) обнаружение груза без документов или документов без груза; г) возвращение перевозчику похищенного груза из транспортного средства.

**Для удостоверения иных обстоятельств** оформляются акты общей формы и другие акты в порядке, установленном правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте. При этом следует иметь в виду, что акт общей формы также служит основанием для ответственности участников договора перевозки грузов. Им удостоверяются такие обстоятельства, которые не требуют составления коммерческого акта. Акт общей формы составляется как в случаях, предусмотренных правилами составления актов, так и во всех иных случаях, когда того требуют обстоятельства дела. Отказ в составлении акта общей формы грузоотправитель или грузополучатель вправе обжаловать в установленном порядке.

**Помимо коммерческого акта и акта общей формы составляется акт о техническом состоянии транспортного средства.**

Акт о техническом состоянии должен составляться в день обнаружения неисправности и не позднее дня составления коммерческого акта.

**2.4**. **Ответственность перевозчика и отправителя.**

**А) ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств.**

В отличие от общегражданской имущественной ответственности по принципу вины (ст. 401 ГК), ответственность за невыполнение заявки (заказа) при перевозках грузов на транспорте наступает не только за вину, но и за случай.

Вина третьих лиц в невыполнении заявки (заказа) и другие возможные причины не снимают имущественной ответственности с перевозчика и грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов (ст. 401 ГК).

Ст. 94 УЖТ РФ по размеру санкций, применяемых при невыполнении заявки (заказа) на перевозку грузов, ставит обе стороны - грузоотправителя и перевозчика - в равное положение. Как к грузоотправителю, так и к перевозчику за совершенное правонарушение применяются равные санкции.

Ст. 19 Устава железнодорожного транспорта 2003 г. предусмотрено, что грузоотправители (отправители), грузополучатели, перевозчики, владельцы инфраструктур несут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с происшедшими по их вине аварийными ситуациями.

Обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов, предусмотренны ст. 117 УЖТ РФ. По характеру своего проявления в деятельности транспортной организации и грузоотправителя они могут быть разделены на три группы:

1) действие непреодолимой силы и военные действия. Непреодолимая сила является чрезвычайным и непредотвратимым в конкретных условиях событием (землетрясения, наводнения, пожары и т.д.).

Для того, чтобы перевозчик и грузоотправитель могли быть освобождены от ответственности, они должны доказать не только наличие непосредственной причинной связи между событием и утратой или повреждением груза, но и то, что ими и их работниками были приняты все разумные меры к обеспечению сохранной перевозки.

Под военными действиями понимаются действия, осуществляемые государством, находящимся в состоянии войны. Военные действия освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятых к исполнению заявок (заказов) лишь при наличии причинной связи между ними и невозможности выполнить заявку (заказ).

2) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, в порядке установленном ст. 29 УЖТ РФ. На железнодорожном транспорте перевозка грузов может быть временно прекращена или ограничена перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта о таком прекращении или об ограничении. Прекращение или ограничение погрузки грузов допускается только в исключительных случаях по решению в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта немедленным извещением Правительства Российской Федерации (ст. 29 УЖТ), соответствующих перевозчиков и владельцев инфраструктур.

3) иные случаи, предусмотренные УЖТ РФ.

К обстоятельствам третьей группы относится неподача транспортных средств грузоотправителю в случае невнесения грузоотправителем провозной платы и иных причитающихся железной дороге платежей за осуществление перевозки грузов, т.е. за все состоявшиеся ранее перевозки, по которым грузоотправитель не рассчитался с железной дорогой. Появление этого основания, освобождающего железную дорогу от ответственности за невыполнение заявок грузоотправителя, видимо, связано с хроническими неплатежами клиентуры (ст. 117 УЖТРФ).

К этой же группе относится условие, в силу которого перевозчик освобождается от ответственности при невыполнении заявки на перевозку грузов, - задержка грузоотправителем транспортных средств под выгрузкой.

В качестве одного из оснований, освобождающих грузоотправителей от ответственности за неиспользование транспортных средств, поданных в соответствии с их заявкой, является авария у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности независимо от срока ее прекращения[[32]](#footnote-32).

Помимо правовых норм, полностью освобождающих грузоотправителя при определенных обстоятельствах от ответственности за невыполнение заявок на перевозку грузов на железнодорожном транспорте, действует норма, которая частично освобождает грузоотправителя от ответственности.

Так, при железнодорожных перевозках, если грузоотправитель предупредит станцию о неиспользовании транспортных средств не менее чем за двое суток до дня отгрузки, сумма штрафа уменьшается на одну треть (ст. 94 УЖТ).

**Б) Ответственность перевозчиков и грузоотправителей за несохранность грузов.**

К условиям ответственности перевозчиков за несохранность перевозимых грузов относятся: а) неправомерное поведение (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства); б) наличие причинной связи между фактом неисполнения обязательства по перевозке и ущербом, когда ответственность выражается в возмещении убытков; в) наличие самих убытков; г) вина перевозчика[[33]](#footnote-33).

Статья 796 Гражданского кодекса предусматривает, что перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза и багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, т.е. не по его вине.

В УЖТ РФ воспроизводится общее правило о бремени доказывания перевозчика. Оно выражено в формуле "...если не докажет" (ст. 95 УЖТ)[[34]](#footnote-34).

Принцип ответственности за вину распространяется не только на перевозчика, но и на грузоотправителей и грузополучателей. Это правило вытекает из содержания ст. 404 ГК РФ, которая устанавливает: "Если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, суд соответственно уменьшает размер ответственности должника", т.е. здесь, по-видимому, имеется в виду смешанная ответственность должника и кредитора.

Обстоятельства, которые исключают ответственность перевозчика за несохранность грузов можно разделить на две наиболее характерные группы по признаку распределения бремени доказывания между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем).

**Первая группа** предусматривает презумпцию вины перевозчиков, и перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины, в противном случае он должен нести ответственность за несохранность груза.

К обстоятельствам исключающим ответственность перевозчика за несохранность относятся: а) вина грузоотправителя и грузополучателя; б) особые естественные свойства перевозимого груза, вызвавшие его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и другие последствия; в) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке, или применение тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути; г) сдача груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или предосторожности для сохранности груза при перевозке или хранении; д) сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму.

**Вторая группа обстоятельств предусматривает презумпцию невиновности перевозчика.** В статье 118 Устава железнодорожного транспорта перечисляются обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности за несохранность груза при перевозке, когда бремя доказывания вины перевозчика возложено на грузоотправителя или грузополучателя при получении груза в пункте назначения.

К таким обстоятельствам относится, например, прибытие груза в пункт назначения в исправном состоянии, за исправными запорно-пломбировочными устройствами (пломбами), установленными грузоотправителем. Предполагается, что доступа к грузу во время его следования в адрес грузополучателя не было.

Перевозчик несет ответственность за недостачу груза лишь в том случае, если будет доказано обратное.

**В) Ответственность перевозчика за просрочку доставки грузов**

Просрочка доставки груза влечет за собой обязанность перевозчика уплатить штраф (пени) грузополучателю. Штраф носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза.

Ст. 97 Устава железнодорожного транспорта установила, что перевозчик за просрочку доставки груза в пункт назначения уплачивает пени в размере 9% платы за перевозку груза за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку данного груза.

Общей предпосылкой ответственности за просрочку доставки груза является вина перевозчика, которая презюмируется.

Вместе с тем на железнодорожном транспорте конкретизируется перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за просрочку доставки грузов[[35]](#footnote-35). Например, из ст. 97 Устава железнодорожного транспорта следует, что железная дорога освобождается от ответственности за просрочку доставки груза, если докажет, что просрочка произошла вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных обстоятельств, не зависящих от железной дороги.

**3. Проблемы правового регулирования.**

В настоящее время железнодорожный транспорт России находится в состоянии структурного реформирования и приватизации. При этом федеральный железнодорожный транспорт имел массу специфических черт, например: территориально-отраслевое построение управленческой структуры, необходимость поддержания высокой степени централизации в руководстве перевозочным процессом, практическое отсутствие конкуренции как со стороны других видов транспорта, так и по параллельным направлениям. Все это порождает объективные трудности реформирования и проведения в отрасли рыночных преобразований.

Значительно обновилась правовая база, регулирующая обязательства по перевозке грузов железнодорожным транспортом. Так, в 2002 - 2003 гг. приняты и вступили в юридическую силу следующие важнейшие Федеральные законы: "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации"[[36]](#footnote-36), "Устав железнодорожного транспорта РФ"[[37]](#footnote-37), "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта"[[38]](#footnote-38). Кроме того, во исполнение ст. 3 Устава железнодорожного транспорта РФ в июне 2003 года Министерством путей сообщения РФ был утвержден целый пакет Правил перевозок. Применение указанных нормативных актов порождает много вопросов в теории гражданского права и проблем на практике (рассмотрение каждого дела, по выражению арбитражных судей, - это создание прецедента)[[39]](#footnote-39).

**3.1. Проблемы правового регулирования перевозок грузов**

**в прямом железнодорожном сообщении.**

До государственной регистрации ОАО "РЖД" в качестве перевозчика выступали железные дороги, являвшиеся самостоятельными юридическими лицами и действовавшие в форме государственных унитарных предприятий, но при этом МПС РФ централизованно управляло перевозочным процессом, регулировало хозяйственную деятельность железных дорог, определяло порядок экономических взаимоотношений между железными дорогами, порядок формирования доходов железных дорог, получаемых от перевозок, с учетом конкретного вклада каждой железной дороги в перевозочный процесс. На железнодорожном транспорте централизация производства - выполнения перевозочного процесса - являлась (и должна являться) основой деятельности всех его предприятий. Весь производственный процесс настолько взаимосвязан, что осуществление перевозок есть результат нераздельной деятельности всех входящих в систему железнодорожного транспорта предприятий. По мнению М.С. Орданского, "такая система не создается искусственно, она возникает как следствие органически необходимой связи и взаимозависимости всех входящих в ее состав предприятий... централизация управления предприятиями железнодорожного транспорта обусловлена выполнением единого перевозочного процесса"[[40]](#footnote-40).

Все железные дороги были подчинены одной цели - обеспечивать "при централизованном управлении и во взаимодействии с другими железными дорогами и видами транспорта потребности экономики и населения в перевозках" (ст. 2 ФЗ "О федеральном железнодорожном транспорте")[[41]](#footnote-41). Транспортный устав железных дорог РФ обязывал железные дороги осуществлять "перевозки грузов между всеми железнодорожными станциями, открытыми для выполнения соответствующих операций" (ст. 9)[[42]](#footnote-42). Таким образом, все железные дороги являлись законными представителями друг друга при заключении договоров перевозки грузов в прямом сообщении. Заключая договор перевозки, дорога отправления возлагала и на себя, и на соперевозчиков обязанность по своевременной и сохранной доставке груза по одной накладной и выдаче его грузополучателю.

Но создание акционерного общества "РЖД" является только лишь промежуточным этапом на пути преобразований на железнодорожном транспорте. Здесь необходимо обратить внимание на тот факт, что в настоящее время на железнодорожном транспорте понятие "прямое сообщение" утратило прежний юридический смысл, т.к. сейчас в качестве железнодорожного перевозчика выступает только единый хозяйствующий субъект - ОАО "РЖД". Но с появлением на рынке транспортных услуг иных железнодорожных перевозчиков - коммерческих юридических лиц или обретет традиционное содержание.

Для достижения конечной цели реформы - создания конкуренции среди перевозчиков - необходимо будет выделить из состава АО входящие в нее структурные подразделения в качестве дочерних организаций для их самостоятельной деятельности на рынке транспортных услуг. Это будут самостоятельные юридические лица, оказывающие клиентам услуги по территориальному перемещению грузов. Они будут работать при отсутствии централизованного руководства их хозяйственной деятельности со стороны федерального органа исполнительной власти. Ст. 4 Устава, определяющая, что перевозки осуществляются по железнодорожным путям общего пользования и между железнодорожными станциями, открытыми для выполнения соответствующих операций, не налагает на перевозчиков обязанности участвовать во всех договорах перевозки грузов в прямом сообщении, не дает права перевозчику, заключающему договор с грузоотправителем на прямую перевозку, выступать от имени всех участвующих в прямой перевозке транспортных организаций, имеющих право использовать инфраструктуры (в том числе и станции), по территории которых проследует груз. Для возникновения таких обязательств необходимо наличие договорных отношений между всеми участвующими в прямой перевозке перевозчиками. Только такие договоры могут возлагать на перевозчиков обязанность и принять груз в месте перевалки, и везти его дальше до места назначения, т.к. открытие станции для операций с грузами в современных условиях не может налагать таких обязанностей на перевозчиков. Целесообразно заключать многосторонние договоры (соглашения), сторонами которых были бы все действующие на железнодорожном транспорте в качестве грузовых перевозчиков субъекты. Такие соглашения необходимо на законодательном уровне отнести к категории обязательных для заключения.

**3.3. Проблемы использования инфраструктуры**

**железнодорожного транспорта общего пользования.**

В настоящее время владелец инфраструктуры один - ОАО "РЖД". П. 2 ст. 8 ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" содержит перечень имущества, которое ОАО "РЖД" с согласия Правительства РФ вправе передавать в залог, а также продавать и иным влекущим за собой переход права собственности образом распоряжаться (малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции со всеми расположенными на них сооружениями, а также земельные участки, на которых размещены указанные объекты; объекты недвижимого имущества, относящиеся к инфраструктуре, за исключением объектов, указанных в п. 1 ст. 8). Таким образом, Закон позволяет при соблюдении указанных условий приобретать объекты инфраструктуры в собственность либо в иное вещное право, следовательно, допускает существование нескольких владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В качестве основного требования к перевозчику ст. 12 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" устанавливает обязанность перевозчика заключить с владельцем инфраструктуры договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры, за исключением случаев, когда перевозчик осуществляет перевозки в пределах принадлежащей ему инфраструктуры. Таким образом, помимо ОАО "РЖД", на рынке транспортных услуг допускается совмещение в одном лице владельца инфраструктуры и перевозчика.

Согласно ч. 2 п. 1 ст. 12 ФЗ "О железнодорожном транспорте в РФ" в случае перевозки грузов в прямом железнодорожном сообщении (с участием нескольких владельцев инфраструктур) перевозчик до заключения договора перевозки обязан заключить договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры и согласовать такую перевозку со всеми владельцами инфраструктур, которые участвуют в осуществлении перевозки.

Приведенная норма Закона вызывает много вопросов. Во-первых, прямые железнодорожные перевозки почему-то определяются как перевозки с участием нескольких владельцев инфраструктур. Это положение будет верно только при одном условии - если владелец инфраструктуры одновременно является и перевозчиком, но законодатель допускает и иную ситуацию, когда перевозчик - не владелец инфраструктуры, а владелец инфраструктуры не занимается перевозками, а только оказывает услуги перевозчикам по использованию инфраструктуры. ФЗ "О железнодорожном транспорте в РФ" в ст. 2 дал самостоятельные определения владельца инфраструктуры и перевозчика, совершенно конкретно обозначив их функции, которые не совпадают. Из данных определений видно, что владелец инфраструктуры не участвует в перевозке грузов, а способствует перевозчикам в исполнении возложенных на них задач путем допуска перевозчиков к использованию принадлежащей владельцу инфраструктуры. Поэтому формулировка прямого сообщения, данная в ст. 12, по моему мнению, неверна.

Традиционно в отечественной юридической литературе признавались прямыми перевозками перевозки грузов по единому перевозочному документу с участием нескольких перевозчиков одного вида транспорта. Слово "прямые" указывает на то, что все участвующие перевозчики везут груз, руководствуясь одним документом - накладной, подписанной первым перевозчиком с грузоотправителем. Ст. 788 ГК называет прямым смешанным сообщением перевозку груза разными видами транспорта по единому транспортному документу, т.е. слово "прямое" опять указывает на наличие единого перевозочного документа, а "смешанное" - на участие в перевозке организаций разных видов транспорта.

Но ст. 2 Устава и ст. 12 ФЗ "О железнодорожном транспорте РФ" называют перевозками в прямом железнодорожном сообщении перевозки между железнодорожными станциями в Российской Федерации с участием одной или более инфраструктур по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования. На мой взгляд, понятие прямого сообщения в УЖТ и ФЗ "О железнодорожном транспорте в РФ" необходимо привести в соответствие с положениями гражданско-правовой науки.

Во-вторых, не находит объяснения императивное вменение в обязанность перевозчика заключать именно договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры, если груз следует по территории нескольких инфраструктур. Конечно, сфера деятельности каждого перевозчика вовсе не обязательно будет совпадать с территориальными границами одной инфраструктуры. Дальность осуществляемых перевозок каждый перевозчик должен определить для себя сам исходя из экономической целесообразности. Однако, чтобы быть более привлекательным для клиентуры, перевозчик должен предлагать широкий перечень оказываемых услуг, в том числе не иметь ограничений по дальности транспортировки грузов. Для осуществления перевозок грузов, пункт назначения которых не охватывается сферой деятельности перевозчика в соответствии с заключенными им договорами об оказании услуг по использованию инфраструктуры, последний может прибегать к помощи иных перевозчиков железнодорожного транспорта. Юридическое оформление такого взаимодействия возможно в следующих вариантах:

во-первых, путем заключения между перевозчиками договоров (соглашений), которые наделяли бы стороны представительскими полномочиями для заключения реальных договоров на перевозку груза и вменяли в обязанность принимать груз у перевозчика, заключившего договор перевозки, транспортировать его до станции назначения и выдавать грузополучателю. В этом случае все участвующие в исполнении договора перевозчики будут соисполнителями, а договор перевозки груза будет носить двусторонний характер. Исходя из значения железнодорожного транспорта для экономики всей страны было бы целесообразно наделить указанные договоры статусом обязательных для заключения;

во-вторых, перевозчики могут заключать между собой договор поручения, по которому первоначальный перевозчик (принявший груз у отправителя) поручает последующему перевозчику доставить груз до станции назначения и выдать его грузополучателю. При необходимости участия в исполнении условий договора более двух перевозчиков договор поручения должен содержать возможность передоверия. Несмотря на громоздкость указанной схемы, она имеет преимущество для грузоотправителя, т.к. при неисполнении или ненадлежащем исполнении условий договора перед грузоотправителем нести ответственность будет только первоначальный перевозчик как сторона договора перевозки груза.

**3.4. Проблема правового статуса перевозчика.**

Анализ новых транспортных договоров (об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта и об оказании услуг локомотивной тяги), применяемых в сфере железнодорожных перевозок, позволяет сделать вывод о том, что вновь создаваемые перевозчики (кроме ОАО "РЖД") будут отделены как от инфраструктуры (за исключением случаев, когда перевозчик сам владеет инфраструктурой, в пределах которой и осуществляет перевозки), так и от транспортных средств (локомотивов), без которых осуществление перевозок на железнодорожном транспорте невозможно. Тем самым на первый взгляд перевозчик по своему правовому положению максимально сближается с экспедиторами, также не обладающими инфраструктурой и транспортными средствами, а только организующими перевозку грузов.

Однако только к перевозчикам предъявляются требования, без соблюдения которых субъект не может оказывать услуги по перевозке грузов, а именно - иметь лицензию на осуществление перевозок грузов, владеть подвижным составом, иметь квалифицированных работников, заключить договоры об оказании услуг локомотивной тяги и об оказании услуг по использованию инфраструктуры. К экспедиторским компаниям (и любым другим предпринимателям) законодатель таких требований не предъявляет. Кроме того, на всех видах транспорта, подвергшихся приватизации (морской, водный, воздушный, автомобильный), перевозчики также, как правило, не являются собственниками объектов инфраструктуры и часто арендуют (или фрахтуют) транспортные средства для осуществления коммерческой деятельности по перевозке грузов, багажа, пассажиров, оставаясь именно в статусе перевозчика, а не экспедитора.

Исходя из вышесказанного необходимо отметить, что в условиях проводящегося реформирования федерального железнодорожного транспорта появились совершенно новые обязательства, опосредующие взаимодействие участников транспортных правоотношений, и первостепенное значение приобрело договорное урегулирование деятельности организаций различных видов транспорта, направленной на оказание услуг по доставке грузов.

**Заключение**

Применение нормативных правовых актов, регулирующих процесс железно­дорожной перевозки грузов, порождает много вопросов в теории граждан­ского права и проблем на практике. Процессы радикального обновления транспортного законодательства и совершенствование судебно-арбитражной практики, связанной с его применением, определяют необходимость и зна­чимость изучения договорных отношений, складывающихся в процессе пе­ревозки грузов железнодорожным транспортом, поиска пробелов и коллизий в законодательстве, а также формулирования предложений по совершенство­ванию действующих нормативных правовых актов и порядку их применения в судебно-арбитражной практике.

**Список использованной литературы:**

**Нормативные правовые акты**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. От 26.01.1996 г. №

14-ФЗ (принят ГД ФС РФ 22.12.95 г. редакция от 20.04.2007 г.) Система

КонсультантПлюс.

2. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ Устав железнодорожного

транспорта Российской Федерации. Система КонсультантПлюс.

3. Федеральный закон от 10 января 2003 года №17-ФЗ «О железнодорожном

транспорте в Российской Федерации». Система КонсультантПлюс.

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. N 448 "О

концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта".

Система КонсультантПлюс.

5. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 мая 1998 г. N

507 "О совершенствовании государственной политики на федеральном

железнодорожном транспорте". Система КонсультантПлюс.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1998

г. N 1029 "О Правилах исчисления ставок платы за пользование вагонами,

контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте".

Система КонсультантПлюс.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. N

384 "О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте".

Система КонсультантПлюс.

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2002

г. N 917 "Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на

грузовые железнодорожные перевозки". Система КонсультантПлюс.

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 2 марта 2005 г. N 111

«Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном

транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных

нужд утверждены // СЗ РФ. 2005. N 10. Ст. 851.

**Судебная практика**

10. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г.

N 30, п. 11. Система КонсультантПлюс.

11. Систематизированный сборник инструктивных указаний Госарбитража СССР.

М., 1983 г.

12. Вестник ВАС РФ. 1992. № 1. С. 77.

13. Вестник ВАС РФ, 2006 г. № 1. С.5.

14. Вестник ВАС РФ, 2006 г. № 1. С. 5.

**Специальная литература**

15. Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. Изд.: Юристъ,

2005 г.

16. Баукин В.Г. Источники правового регулирования деятельности

железнодорожного транспорта // Частное право. 2004.

17. Витрянский В. Новый Устав железнодорожного транспорта Российской

Федерации (УЖТ) и договор перевозки // Хозяйство и право. 2003. N 4.

18. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г.

19. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного

Транспорта (постатейный). Юридическая фирма «Контракт», 2004 г. Система

КонсультантПлюс.

20. Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности

железнодорожного транспорта в России в условиях структурного реформирования. //

Транспортное право, 2005 г., № 1.

21. Орданский М.С. Проблемы гражданской правосубъектности предприятий

железнодорожного транспорта на современном этапе. М., 1985.

22. Малый толковый словарь. М.: Русский язык, 1990 г. С. 368-369.

23. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ, части второй (постатейный)

(издание пятое, исправленное и дополненное с использованием судебно-

арбитражной практики) под ред. О.Н. Садикова. Юридическая фирма

"КОНТРАКТ", Издательский Дом "ИНФРА-М", 2006 г.

24. Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1992. N 9. Ст. 608, с

изменениями и дополнениями, внесенными Постановлением Правительства РФ

от 8 февраля 1999 г. N 134.

25. С З РФ. 1993. N 31. Ст. 2988

26. СЗ РФ. 1997. N 1.

27. СЗ РФ. 1998. N 2. Ст. 218.

28. СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 169.

29. СЗ РФ. 1992. N 22. Ст. 1908.

30. СЗ РФ. 1998. N 14. Ст. 1582.

31. СЗ РФ. 1996. N 21. Ст. 2471.

32. СЗ РФ. 1998. N 20. Ст. 2159.

33. СЗ РФ. 1998. N 22. Ст. 2467.

34. СЗ РФ. 1998. N 36. Ст. 4527.

35. СЗ РФ. 1999. N 10. Ст. 1241.

36. СЗ РФ. 2001. N 23. Ст. 2366.

37. СЗ РФ. 2005. N 10. Ст. 851.

38. СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 170.

39. СЗ РФ. 2003. N 9. Ст. 805.

40. СЗ РФ. 1995. N 35. Ст. 3507.

41. СЗ РФ. 1998. N 2. Ст. 218.

42. СЗ РФ. 1994. N 3. Ст. 230.

43. СЗ РФ. 1995. N 37. Ст. 3627.

44. СЗ РФ. 2006. N 12. Ст. 1305.

1. Малый толковый словарь. М.: Русский язык, 1990 г. С. 368-369. [↑](#footnote-ref-1)
2. Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. Изд.: Юристъ, 2005 г. С.140. [↑](#footnote-ref-2)
3. Вестник ВАС РФ, 2006 г. № 1. С.5. [↑](#footnote-ref-3)
4. Вестник ВАС РФ. 1992. № 1. С. 77. [↑](#footnote-ref-4)
5. Вестник ВАС РФ, № 1. 2006. С. 5. [↑](#footnote-ref-5)
6. Систематизированный сборник инструктивных указаний Госарбитража СССР. М., 1983. С. 212 - 264 [↑](#footnote-ref-6)
7. Систематизированный сборник. С. 229. Данное инструктивное письмо в настоящее время действует. [↑](#footnote-ref-7)
8. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г. С. 16. [↑](#footnote-ref-8)
9. Там же. [↑](#footnote-ref-9)
10. Там же. [↑](#footnote-ref-10)
11. Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1992. N 9. Ст. 608, с изменениями и дополнениями,

    внесенными Постановлением Правительства РФ от 8 февраля 1999 г. N 134. [↑](#footnote-ref-11)
12. Там же. 1993. N 31. Ст. 2988; СЗ РФ. 1994. N 3. Ст. 230; 1995. N 37. Ст. 3627. [↑](#footnote-ref-12)
13. Там же. 1992. N 22. Ст. 1908. [↑](#footnote-ref-13)
14. СЗ РФ. 1998. N 14. Ст. 1582. [↑](#footnote-ref-14)
15. Там же. 1996. N 21. Ст. 2471. [↑](#footnote-ref-15)
16. СЗ РФ. 1998. N 20. Ст. 2159. [↑](#footnote-ref-16)
17. Там же. 1998. N 22. Ст. 2467. [↑](#footnote-ref-17)
18. Там же. 1998. N 36. Ст. 4527. [↑](#footnote-ref-18)
19. Там же. 1999. N 10. Ст. 1241. [↑](#footnote-ref-19)
20. Там же. 2001. N 23. Ст. 2366. [↑](#footnote-ref-20)
21. Там же. 2005. N 10. Ст. 851. [↑](#footnote-ref-21)
22. Действующие в настоящее время Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте

    пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных нужд утверждены

    Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 марта 2005 г. N 111 // СЗ РФ. 2005. N 10. Ст.

    851. [↑](#footnote-ref-22)
23. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного Транспорта РФ (постатейный).

    Юридическая фирма «Контракт», 2004 г. Правовая Система КонсультантПлюс. [↑](#footnote-ref-23)
24. См.: п. 18 инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 29 марта 1968 г. N И-1-9 "О

    практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге" //

    Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете

    Министров СССР. М., 1983. Ст. 218. [↑](#footnote-ref-24)
25. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г. С. 74.

    [↑](#footnote-ref-25)
26. Комментарий к Гражданскому кодексу РФ, части второй (постатейный)

    (издание пятое, исправленное и дополненное с использованием судебно-арбитражной практики)  
     Под ред. О.Н. Садикова. Юридическая фирма "КОНТРАКТ", Издательский Дом "ИНФРА-М", 2006 г. [↑](#footnote-ref-26)
27. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г. С. 56. [↑](#footnote-ref-27)
28. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г. С. 86. [↑](#footnote-ref-28)
29. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г. С. 61. [↑](#footnote-ref-29)
30. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного Транспорта РФ (постатейный).

    Юридическая фирма «Контракт», 2004 г. Правовая Система КонсультантПлюс. [↑](#footnote-ref-30)
31. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного Транспорта РФ (постатейный).

    Юридическая фирма «Контракт», 2004 г. Правовая Система КонсультантПлюс. [↑](#footnote-ref-31)
32. См.: Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. N 30, п. 11. [↑](#footnote-ref-32)
33. Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. Изд.: ЗАО Юстицинформ, 2007 г. С. 61. [↑](#footnote-ref-33)
34. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного Транспорта РФ (постатейный).

    Юридическая фирма «Контракт», 2004 г. Правовая Система КонсультантПлюс. [↑](#footnote-ref-34)
35. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу Железнодорожного Транспорта РФ (постатейный). Юридическая фирма «Контракт», 2004 г. Правовая Система КонсультантПлюс. См.: ст. 97. [↑](#footnote-ref-35)
36. СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 169; N 28. Ст. 2884. [↑](#footnote-ref-36)
37. СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 170; Собрание N 28. Ст. 2891. [↑](#footnote-ref-37)
38. СЗ РФ. 2003. N 9. Ст. 805. [↑](#footnote-ref-38)
39. Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта в России в условиях структурного реформирования. // Транспортное право, 2005 г., № 1. [↑](#footnote-ref-39)
40. Орданский М.С. Проблемы гражданской правосубъектности предприятий железнодорожного транспорта на современном этапе. М., 1985. С. 297. [↑](#footnote-ref-40)
41. СЗ РФ. 1995. N 35. Ст. 3507; 2003. N 2. Ст. 169. [↑](#footnote-ref-41)
42. СЗ РФ. 1998. N 2. Ст. 218. [↑](#footnote-ref-42)