Ульяновский государственный университет

 Юридический факультет

Заочное отделение

Кафедра гражданского права и процесса

Дипломная работа на тему:

“Вспомогательные договоры на железнодорожном транспорте:

теория и практика”

Студентки 6 курса

Новиковой Ольги Анатольевны

Научный руководитель:

доцент, кандидат юридических наук

Лукьяненко Владимир Евгеньевич

Работа сдана “\_\_\_\_” мая 2000г.

К защите допущена “\_\_\_\_” июня 2000 г.

Рецензент: Боровинская

Ульяновск, 2000

Содержание:

Введение. 3

Глава I. Общие положения 5

1.1. Законодательство, регулирующее железнодорожные перевозки. 5

1.2. Система транспортных договоров на железнодорожном транспорте. 9

а). Договоры об организации перевозок. 9

б). Договор перевозки груза. 11

в). Вспомогательные договоры. 21

Глава II. Вспомогательные договоры. 24

2.1. Виды вспомогательных договоров. 24

а). Договоры на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути. 24

б). Договора подачи и уборки вагонов. 29

2.2 Заключение вспомогательных договоров. 38

2.3. Содержание вспомогательных договоров. 44

2.4. Ответственность по вспомогательным договорам. 49

а). Условия ответственности. 49

б). Виды имущественной ответственности. 50

в). Претензии и иски. 52

Заключение. 57

Литература. 59

# Введение.

Железнодорожный транспорт является единственным видом транспорта, состоящим полностью в федеральной государственной собственности, будучи естественной монополией, Это определяет специфику его работы и взаимоотношения с грузоотправителями, грузополучателями, специализированными транспортными предприятиями (предприятия промышленного, железнодорожного транспорта – ППЖТ).

Тема данной дипломной работы мною избрана, так как я работаю юрисконсультантом в ППЖТ. Именно заключение вспомогательных договоров, их исполнение является моей работой. Предприятие промышленного железнодорожного транспорта оказывает услуги по подаче и уборке вагонов, осуществляет маневровую работу на своих железнодорожных подъездных путях и подъездных путях контрагентов. Данные услуги являются предметом вспомогательных договоров: договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути и договора подачи и уборки вагонов.

В первой главе данной работы я освещаю систему транспортных договоров на железнодорожном транспорте, ведь без этого сложно уяснить месть и значение вспомогательных договоров. Система транспортных договоров на железной дороге включает в себя 3 группы договоров: договоры об организации перевозок, договор перевозки грузов, вспомогательные транспортные договоры.

Во второй главе я освещаю виды вспомогательных договоров, их отличие от других транспортных договоров, вопросы заключения вспомогательных договоров, их элементы и содержание, условия и виды ответственности по вспомогательным договорам, претензии и иски. В моей дипломной работе использованы примеры конкретных договоров на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути и договоров подачи и уборки вагонов.

В связи с тем, что гражданский кодекс РФ определяет лишь наиболее принципиальные правила, касающиеся перевоза груза, пассажира и багажа, а также иных транспортных обязательств, я в своей работе широко использовала специальное законодательство: Транспортный Устав железных дорог РФ, Закон РФ “О федеральном железнодорожном транспорте”, Правила перевоза грузов, а также руководящие указания и инструкции Министерства путей сообщения РФ. Так как вспомогательные договоры на железнодорожном транспорте очень мало освещены в юридической литературе, а в системе транспортных договоров они занимают значительное место, я постараюсь в своей работе восполнить этот пробел. На мой взгляд, данная тема актуальна, так как в настоящее процент перевозки промышленных грузов по железным дорогам начал расти, а ведь именно вспомогательные договоры обеспечивают ритмичную работу по погрузке и выгрузке грузов, а также рациональное использование железнодорожного подвижного состава, что ведет к улучшению работы железнодорожного транспорта в целом, а следовательно, обеспечивают выполнение главной задачи транспорта – перевозку грузов и пассажиров.

# Глава I. Общие положения

## 1.1. Законодательство, регулирующее железнодорожные перевозки.

Переход государства к рыночной экономике, а также введение в действие с 01 марта 1996 года части второй Гражданского кодекса РФ[[1]](#footnote-1), в 40 главе которого содержатся правовые нормы, регулирующие обязательства перевозки, поставили перед федеральным железнодорожным транспортом задачи совершенствования взаимоотношений железных дорог с предприятиями других видов транспорта, повышения качества предоставляемых транспортных услуг населению, грузоотправителям, грузополучателям, владельцам железнодорожных путей и т.д.. Одним из важнейших правовых актов в этой сфере является Федеральный закон “Транспортный Устав железных дорог РФ”, введенный в действие 17 января 1998 года[[2]](#footnote-2). Это восьмой по счету Устав за всю историю существования железнодорожного транспорта в нашем государстве. Предшественники нынешнего Транспортного Устава принимались в 1885, 1920, 1922, 1927, 1935, 1954 1964 годах.

С принятием Транспортного Устава и действующего с 25 августа 1995 года Федерального закона РФ “О федеральном железнодорожном транспорте”[[3]](#footnote-3) создана основа законодательного регулирования деятельности Федерального железнодорожного транспорта. Закрепленные в Уставе нормы основываются на положения Гражданского Кодекса РФ, других федеральных законов, например: Федеральный закон от 17 августа 1995 года “О естественных монополиях”[[4]](#footnote-4); Закон РФ “О защите прав потребителей” в редакции Федерального закона от 09 января 1996 года[[5]](#footnote-5), Федеральный закон от 16 февраля 1995 года “О связи”[[6]](#footnote-6) и другие; международных договоров, действующих в области железнодорожного транспорта.

Транспортный Устав содержит 8 глав, 148 статей, в которых определяются основные условия перевозок пассажиров, грузов, багажа, отношения, возникающие между железными дорогами, пользователями транспортных услуг, регламентируют их права, обязанности, и ответственность, а также основные положения в области эксплуатации железнодорожных подъездных путей.

Впервые в области транспортного законодательства Устав дает четкое определение основных понятий, которые применяются в его тексте, что способствует лучшему пониманию и применению его положений. В Устав, исходя из основных начал гражданского законодательства, введены диапозитивные нормы, дающие возможность железным дорогам и участникам железнодорожной перевозки решать вопросы по взаимной договоренности, что создает основу для развития равноправных партнерских отношений. Устав учитывает действующее законодательство о защите прав потребителей и о естественных монополиях.

В целях реализации отдельных положений Транспортного Устава железных дорог РФ МПС РФ разрабатывает Правила перевозки грузов, которые пока не введены в действие. В настоящее время действуют Правила перевозок грузов 1983 года, в части, не противоречащей новому Уставу[[7]](#footnote-7).

Российская Федерация является участником многих международных договоров о прямом международном железнодорожном сообщении. В их числе многосторонне соглашение о международном грузовом сообщении, действующее с изменениями и дополнениями, внесенными на 01 января 1998 года.

В сфере железнодорожных перевозок важное место занимают нормативные акты, издаваемые Министерством путей сообщения РФ: Правила технической эксплуатации железных дорог[[8]](#footnote-8), Инструкции по движению поездов[[9]](#footnote-9) и сигнализации на железных дорогах[[10]](#footnote-10) РФ, Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути, руководящие указания МПС РФ и т.д.. Надлежащее исполнение данных нормативных актов обязательно для железных дорог, ветвевладельцев, грузоотправителей и грузополучателей. Размеры платы за перевозку грузов и других причитающихся железной дороге платежей устанавливаются Тарифными руководствами. Споры между транспортной организацией и грузоотправителями, грузополучателями решаются с помощью Гражданского Кодекса РФ, Транспортного Устава железных дорог РФ, а также с учетом Инструктивных Указаний Госарбитража СССР от 31.05.76 года № И – 1 – 14 “О практике разрешения споров, возникших при заключении и исполнении договоров на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути и на подачу и уборку вагонов”[[11]](#footnote-11).

В настоящее время необходимо принятие новых Правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте, которые бы разрабатывали и детализировали Транспортный Устав железных дорог РФ. В них закрепляются не только правовые нормы, но и технические нормативы деятельности транспорта.

## 1.2. Система транспортных договоров на железнодорожном транспорте.

### а). Договоры об организации перевозок.

В статье 17 Транспортного Устава железных дорог РФ дается легальное определение договора об организации перевозок: “В соответствии с указанными договорами железная дорога обязуется в установленные сроки принимать грузы в обусловленном объеме, грузоотправители обязуются предъявлять их для перевозок”. Железная дорога и грузоотправители при автоматическом осуществлении перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. В договорах об организации перевозок определяются объемы, сроки и условия предоставления транспортных средств, предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок.

Основная цель подобных договоров на железнодорожном транспорте – урегулировать в ходе исполнения перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовали бы выполнению перевозочного процесса на данный период. Благодаря заключенному долгосрочному договору об организации перевозок, обеспечивается четкая координация деятельности всех участников транспортного процесса – грузоотправителя, грузополучателя. Взаимовыгодные договоры создают основу партнерских отношений заинтересованных сторон и являются своего рода гарантом соблюдения сторонами добровольно взятых на себя обязательств, связанных с предстоящими перевозками грузов.

Установление в договоре об организации перевозки каких-либо положений по поводу специфических условий перевозки освобождает стороны на весь период действия этого договора от необходимости вновь согласовывать эти условия при заключении конкретного договора перевозки.

Заключение долгосрочного договора об организации перевозки не является обязательным для сторон – они вправе лишь при обоюдном согласии заключить подобный договор. Поэтому при отказе одной из сторон, другая не может требовать через суд его заключения. В случае подачи искового заявления о понуждении заключить этот договор или заявления о рассмотрении разногласий по такому договору, когда стороны не заключили письменного соглашение о передаче спора в Арбитражный Суд, последний должен отказать истцу в принятии заявления в соответствии с п.1ч.1ст.107 АПК[[12]](#footnote-12).

Ответственность сторон при неисполнении условий долгосрочного договора наступает лишь в том случае, если эта ответственность в нем предусмотрена.

Договоры об организации перевозок заключаются в письменной форме. Данный договор является консенсуальным, т.е. считается заключенным с момента, когда стороны достигли соглашения по всем существенным условиям. При заключении договора об организации перевозки, стороны сами определяют его срок, как правило данные договоры действуют в течение 1 года. Порядок заключения долгосрочных договоров между железной дорогой и грузоотправителями определяются Правилами приема заявок на перевозку грузов и заключения договоров об организации перевозки грузов, разработанными и утвержденными Министерством путей сообщения РФ[[13]](#footnote-13).

Договор об организации перевозки не освобождает грузоотправителя от предоставления заявки на перевозку грузов в порядке и в сроки, предусмотренные Транспортным Уставом железных дорог РФ. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза.

### б). Договор перевозки груза.

Определение договора перевозки груза дано в ст.785 п.1 ГК РФ и ст.31 Транспортного Устава железных дорог РФ, однако данные определения несколько разнятся. В ч.2 ст.31 ТУЖД РФ сказано: “В соответствии с договором перевозки груза железная дорога обязуется своевременно и в сохранности доставить груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза.” В данном понятии отсутствуют слова о том, что по смыслу ГК РФ означает заключение договора путем вручения груза перевозчику, т.е. реального договора. Однако это не означает, что ТУЖД РФ дает иное понятие договора перевозки груза по сравнению с предусмотренным ГК РФ. Из текста статьи следует, что железнодорожная накладная (транспортный документ) подтверждает заключение договора, является доказательством его заключения, а не его письменной формой. Следовательно, заключается договор железнодорожной перевозки груза не путем составления самостоятельного документа, а также, как на всех иных видах транспорта, – путем вручения груза, подтвержденного железнодорожной накладной.

Договор перевозки груза является возмездным, т.е. осуществляется за плату, и двусторонним, поскольку его участники (железная дорога и грузоотправитель) имеют как права, так и обязательства по отношению друг к другу.

Договор железнодорожной перевозки груза относится к публичным договорам, предусмотренным ст.426 и ст.789 ГК РФ, т.е. договором, по которому организация должна осуществлять соответствующий вид деятельности (перевозку груза) в отношении каждого, кто к ней обратится.

Сторонами договора перевозки груза выступают перевозчик и отправитель. Перевозчиком является железная дорога – государственное унитарное предприятие (ст.23 Закона о федеральном железнодорожном транспорте). В зависимости от вида сообщения перевозчиком может быть одна дорога (местное сообщение), несколько дорог (прямое сообщение). Все участвующие в прямом сообщении железные дороги перевозят груз по единой накладной. Одна и та же накладная подтверждает заключение договора перевозки в прямом смешенном и прямом международном сообщении. Отправитель груза – физическое или юридическое лицо, вручающее от своего имени груз перевозчику и обозначенное в качестве отправителя в железнодорожной накладной (других перевозочных документах). Отправитель груза и его собственник не всегда совпадают в одном лице. Так, отправителем груза может быть транспортный экспедитор ил агент, действующий по поручению. грузовладельца от собственного имени. При заключении от своего имени договора перевозки груза , принадлежащего другому лицу, экспедитор или агент будет выступать в качестве отправителя в отношениях с железной дорогой. В понятии “отправитель”, данном в ст.3 ТУЖД РФ указано, что грузоотправителем может быть физическое или юридическое лицо, выступающее от имени собственника, но указанное в перевозочных документах в качестве отправителя. Такая ситуация может сложиться, например, если груз отправляет филиал юридического лица.

По договору перевозки груз, доставленный в пункт назначения, должен быть выдан управомоченному на его получение лицу – грузополучателю. Природа договора перевозки вызывает споры, которые ведутся из-за статуса грузополучателя. Наиболее распространена точка зрения, что это договор в пользу третьего лица. Она появилась еще в 20-е годы, когда были опубликованы первые работы на эту тему[[14]](#footnote-14). В настоящее время ее поддерживает большинство юристов[[15]](#footnote-15). Другие авторы считают, что договор перевозки является договором о вручении исполнения третьему лицу[[16]](#footnote-16). Существует мнение, что в договоре перевозки отправитель и получатель груза являются одной стороной договора[[17]](#footnote-17). Некоторые авторы полагают, что грузополучатель является самостоятельным участником договора, а сам договор носит трехсторонний характер[[18]](#footnote-18). Грузополучатель обладает самостоятельными правами и обязанностями в отношениях с перевозчиком. Я придерживаюсь последней точки зрения. Между перевозчиком и грузополучателем с момента направления груза в его адрес складываются на основе ТУЖД РФ самостоятельные связи. В частности по переадресовке груза; в связи с выдачей груза, проверкой его веса и количества мест; возвращением железнодорожного подвижного состава после выгрузки груза.

Основной обязанностью перевозчика является доставка врученного отправителем груза на станцию назначения в установленный срок, а также в целости и сохранности, и выдача его грузоотправителю. Перевозчик отвечает за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю. Он обязан принимать все возможные и зависящие от него меры по обеспечению сохранности груза. Железные дороги считаются доставившими груз вовремя, если на железнодорожной станции назначения грузы выгружены или если вагоны, контейнеры с грузом поданы для выгрузки грузополучателями до истечения установленного срока доставки. Грузы также считаются доставленными в срок в случае прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения установленного срока доставки и задержки подачи вагонов, контейнеров с такими грузами вследствие того, что фронт выгрузки занят, не внесены плата за перевозку грузов и иные причитающиеся железной дороге платежи, или вследствие иных, зависящих от грузополучателя причин, о чем составляется акт общей формы. Сроки доставки грузов и правила исчисления таких сроков утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики (ст.39 Транспортного Устава железных дорог РФ). Дату приема грузов для перевозки и дату истечения срока доставки грузов указывает железнодорожная станция отправления в выдаваемых грузоотправителям квитанциях о приеме грузов. За несоблюдение сроков доставки грузов, за исключением указанных в ст.315 ТУЖД РФ случаев, железная дорога уплачивает пени. Перевозчик обязан также соблюдать соответствующие условия перевозки, предусмотренные договором. Так, железная дорога обязана уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов. Порядок и способы уведомления устанавливаются начальником железнодорожной станции назначения по согласованию с грузополучателем. Железная дорога может в соответствии с договором предоставлять грузополучателю предварительную информацию о подходе в его адрес грузов. Основное право перевозчика – получить причитающиеся ему провозные платежи, размер которых определяется установленными на железнодорожном транспорте тарифами. Плата за перевозку груза и иные причитающиеся железной дороге платежи вносятся грузоотправителями, как правило, до момента отправления груза с железнодорожной станции, если иное не предусмотрено договором перевозки грузов. При несвоевременном внесении указанных платежей отправление груза железной дорогой может быть задержано. До внесения платы за перевозку груза за предыдущую перевозку подача вагонов, контейнеров для следующей погрузки прекращается. Начальник железной дороги отправления по согласованию в установленном порядке с грузоотправителем и грузополучателем может принимать решение о внесении на железнодорожной станции назначения платы за перевозку груза и иных причитающихся платежей в случае перевозки груза в местном сообщении, а в случае перевозки груза в прямом сообщении – по согласованию с Министерством путей сообщения. При согласовании должны быть предусмотрены гарантии внесения платы за перевозку груза, а также действия сторон при нарушении ими взятых обязательств. Окончательные расчеты, связанные с перевозкой груза, производятся грузополучателем по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения. Указанные суммы вносятся на расчетные счета железной дороги наличными деньгами, расчетными чеками банков и акцептованными банком платежными поручениями, а также иными средствами, предусмотренными законодательством РФ. При несвоевременных расчетах за перевозку груза по вине грузоотправителя или грузополучателя, с него взыскиваются в пользу железной дороге пени, До внесения на железной дороге назначения всех причитающихся платежей, вагоны находятся на ответственном простое грузополучателя, и с него взимается сбор за хранение груза или плата за пользование вагонами.

Основная обязанность отправителя – оплатить перевозку груза, а основное право – требовать доставки груза в пункт назначения в целости и сохранности, в установленный срок, и выдачи его указанному в накладной грузополучателю.

Договор перевозки груза оформляется транспортной железнодорожной накладной, которая является основным перевозочным документом. Она сопровождает груз на всем пути его следования и на станции назначения выдается грузополучателю вместе с грузом. Юридическое значение накладной состоит в том, что : а).она является обязательной письменной формой договора; б).доказывает факт заключения договора и воплощает его содержание; в)легитимирует лицо на предъявление претензий и исков к транспортной организации, вытекающие из ненадлежащего исполнения договора перевозки. Накладная составляется на имя определенного грузополучателя, а потому является именным документом. Грузоотправитель представляет транспортную железнодорожную накладную на каждую отправку груза. Формы накладной и других перевозочных документов на перевозку грузов по железнодорожным путям общего пользования разрабатываются и утверждаются Министерством путей сообщения и публикуются в Сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте. Железная дорога выдает грузоотправителю, грузополучателю бланки транспортных железнодорожных накладных. От грузоотправителя требуется надлежащее заполнение соответствующих граф накладной и предъявление ее вместе с грузом перевозчику. Никакие подчистки и помарки в накладной не допускаются. Накладная является товаросопроводительным документом, а также расчетным - содержит сведения об уплаченных отправителем (получателем) провозных платежах. В накладной фиксируются также наиболее важные обстоятельства, связанные с исполнением договора перевозки, в частности, делаются соответствующие отметки о составлении актов в пути следования, когда при перевозке были обнаружены обстоятельства, свидетельствующие о возможной несохранности груза. Кроме того, отправитель обязан приложить к накладной документы, требуемые компетентными органами. Если груз перевозится в международном железнодорожном сообщении, грузоотправитель предъявляет перевозчику накладную, предусмотренную соответствующим международным соглашением.

В подтверждение заключения договора перевозки, грузоотправителю выдается железнодорожная квитанция, которая не только подтверждает вручение груза перевозчику, но и имеет важное доказательное значение при полной его утрате, а также прибытия груза без накладной. Железнодорожная квитанция выдается во внутреннем сообщении. При международных перевозках грузоотправителю выдается соответствующий экземпляр накладной.

Ст.33 ТУЖД РФ гласит: “Грузоотправитель несет предусмотренную настоящим Уставом имущественную ответственность за достоверность сведений, внесенных в транспортную железнодорожную накладную, а также за последствия, возникшие вследствие недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных грузоотправителем в транспортной железнодорожной накладной.”. Железной дороге предоставлено право проверить достоверность сведений, внесенных грузоотправителем в накладные путем проведения в отношении предъявленных к перевозке грузов выборочных проверок (в том числе, контрольное взвешивание). Обнаруженные в ходе проверки несоответствия должны быть устранены грузоотправителем. Ответственность за задержку по этим причинам вагонов со всеми вытекающими отсюда последствиями возлагается на грузоотправителя.

Совершение операций по выдаче и приемке грузов завершает исполнение договора перевозки. Прибывший в адрес получателя груз должен быть принят получателем. Получение груза должно быть надлежащим образом оформлено, документы раскредитованы. Груз выдается на железнодорожной станции назначения получателю после внесения им платы за перевозку. Подтверждением выдачи груза является подпись грузополучателя в дорожной ведомости. Если в районе станции назначения не окажется получателя, железная дорога поступает с грузом по указанию грузоотправителя. При неполучении от него указаний до истечения установленного срока хранения груза, последний, как невостребованный, передается для реализации. Вырученные суммы, за вычетом причитающихся железной дороге, перечисляются грузоотправителю.

### в). Вспомогательные договоры.

Вспомогательные транспортные договоры обеспечивают выполнение главной задачи транспорта – перевозку грузов. В систему вспомогательных договоров на железнодорожном транспорте входят договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и договоры на подачу и уборку вагонов. В ст.59 Транспортного Устава железных дорог РФ дано определение договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути. Данные договоры заключаются между железной дорогой и имеющими железнодорожные подъездные пути организациями, физическими лицами. В данных договорах определяется порядок подачи и уборки вагонов, сроки оборота вагонов и контейнеров и другие условия работы на подъездных путях ветвевладельцев. определение договора подачи и уборки вагонов дано в ст.60 транспортного Устава железных дорог РФ, в них регулируется подача и уборка вагонов и маневровая работа для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузочно – разгрузочные площадки на железнодорожных подъездных путях, принадлежащих железной дороге. Вспомогательные договоры являются взаимными, так как стороны имеют как права, так и обязанности по отношению друг к другу. Данные договоры возмездные, железная дорога взимает почасовую плату за пользование вагонами в соответствии с тарифными руководствами. а также другие платежи и сборы: за маневровую работу локомотива, за взвешивание грузов и т.д. Вспомогательные договоры – консенсуальные, поскольку считаются заключенными с момента, когда стороны достигли соглашения по всем существенным условиям.

Предметом вспомогательных договоров являются услуги по подаче и уборке вагонов на подъездных путях ветвевладельцев. Вспомогательные договоры заключаются в письменной форме путем составления единого документа и подписываются руководителями сторон: железной дороги и ветвевладельцами. как правило, вспомогательные договоры носят долгосрочный характер, как сказано в п.1 ст.67 ТУЖД РФ, они заключаются сроком на пять лет.

Содержание вспомогательных договоров составляют права и обязанности сторон. Основной обязанностью транспортной организации является подача и уборка вагонов, а основной обязанностью ветвевладельцев – оплата оказанных услуг. Железнодорожные подъездные пути, принадлежащие железной дороге, обслуживаются и содержатся железной дорогой, она осуществляет текущий и капитальный ремонт. А грузоотправители, грузополучатели обеспечивают освещение данных подъездных путей, а также проводят очистку их от мусора и снега. конкретные вспомогательные договоры содержат и другие условия, предусмотренные Транспортным Уставом железных дорог РФ.

Значение вспомогательных договоров заключается в том, что они обеспечивают условия для нормальной работы транспорта, обеспечивают единый технологический процесс железнодорожных станций примыкания. Данные договоры регулируют условия работы на железнодорожных подъездных путях, а подъездные пути предназначены для обслуживания отдельных предприятий. организаций, учреждений, они связаны с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей и могут принадлежать: а).предприятиям, организациям, учреждениям; б).железным дорогам; Более подробно вспомогательные договоры, условия их заключения, исполнения и ответственность за их ненадлежащее исполнение будут рассмотрены во второй главе данной работы.

# Глава II. Вспомогательные договоры.

## 2.1. Виды вспомогательных договоров.

### а). Договоры на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути.

В ст.59 Транспортного Устава железных дорог РФ сказано, что отношения между железной дорогой и имеющими железнодорожные подъездные пути организациями, физическими лицами регулируются договорами, связанными с эксплуатацией подъездных путей. В данных договорах определяется порядок подачи и уборки вагонов, сроки оборота вагонов и контейнеров и другие условия работы на подъездных путях ветвевладельцев.

В зависимости от того, кому принадлежат железнодорожный подъездной путь и локомотив, обслуживающий этот путь, существует два вида договоров: а).договор, связанный с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути, принадлежащего юридическим либо физическим лицам, при обслуживании его их локомотивом; б).договор, связанный с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути, принадлежащего юридическим либо физическим лицам, при обслуживании его локомотивом железной дороги. В первом случае вагоны подаются локомотивом железной дороги только на выставочные пути данного подъездного пути. Дальнейшее их продвижение осуществляется локомотивом владельца подъездного пути. Второй вид договора наиболее распространен. Например:

Договор № 5/98

на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути ООО “Заволжское ППЖТ” при станции Верхняя Терраса Куйбышевской железной дороги.

г. Ульяновск 19 марта 1999г.

Куйбышевская железная дорога, именуемая в дальнейшем “Дорога” в лице начальника Ульяновского отделения КБШ железной дороги Максимова В.Н., действующего на основании доверенности №НЮ – 8/50юр, выданной 19.02.99г., с одной стороны, и ООО ”Заволжское ППЖТ”, именуемое в дальнейшем “Ветвевладелец”, в лице директора Городилова, действующего на основании Устава, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. На основании Транспортного Устава железных дорог РФ, правил перевозок грузов и на условиях настоящего договора производится эксплуатация принадлежащего “Ветвевладельцу” подъездного пути, примыкающего к пути №3 станции Верхняя Терраса через стрелку № 1, обслуживаемого собственным локомотивом “Ветвевладельца”.

Границей подъездного пути является изолированный стык в створе с входным сигналом “НП”.

Развернутая длина подъездного пути составляет 68000 п.м.

В границе полосы отвода подъездным путем и сооружениями “Ветвевладельца” занят участок земли площадью 1500 кв. м. Плата за содержание в случае его наличия, занятого подъездным путем, складами и сооружениями “Ветвевладельца” в полосе отвода, условия его использования определяются договором на временное землепользование.

2.Движение поездов по подъездному пути производится с соблюдением Правил технической эксплуатации железных дорог, Инструкцией по движению поездов и сигнализации на железных дорогах РФ и Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути.

1. Сдаваемые на подъездной путь вагоны подаются локомотивом дороги на 1 – 5 пути ст. Промышленная, дальнейшее продвижение вагонов производится локомотивом “Ветвевладельца”. Возвращаемые с подъездного пути вагоны доставляются локомотивом “Ветвевладельца” на 1 – 5 пути ст. Промышленная.
2. Расстояние для взыскания платы за подачу и уборку вагонов локомотивом “Дороги” принимается 3,9 в оба конца. Сбор за подачу и уборку вагонов взыскивается по Тарифному руководству № 1, подъездной путь относится к 6 группе по таблице № 10.
3. Количество вагонов в каждой сдаваемой “Ветвевладельцу” передаче устанавливается не более 50 вагонов, по весу – не более “\_\_\_” т. брутто.

С подъездного пути вагоны возвращаются “Дороге ” целыми составами, сформированными в соответствии с ПТЭ, или группами не менее количества вагонов, сданных на подъездной путь. При недостатке на подъездном пути для формирования установленной группы допускается возврат меньшего количества вагонов.

1. Подача вагонов на подъездной путь и возврат их с подъездного пути производятся по уведомлению.
2. Осмотр и передача вагонов в техническом и коммерческом отношении производятся на прием – сдаточных путях.
3. На основании ст.44 Транспортного Устава железных дорог РФ за время нахождения у “Ветвевладельца” вагонов, он вносит “Дороге“ почасовую оплату за их использование. Ставки платы определяются в соответствии с Тарифным руководством №1, раздел В, в зависимости от суммарного вагонооборота.
4. Оплачиваемое время пользования вагонами исчисляется с момента передачи вагонов на выставочных путях до момента их возвращения на выставочные пути.

Учет нахождения вагонов на подъездном пути “Ветвевладельца” производится по номерному способу по ведомостям подачи и уборки вагонов формы ТУ – 46.

1. В обеспечении заявки на погрузку на учетные сутки считаются:

а). порожние вагоны, поданные под погрузку до 15 часов ;

б). груженые вагоны, поданные под сдвоенные операции до 13 часов.

1. На условиях настоящего договора вагоны подаются следующим предприятиям – контрагентам: Авиа строй, Заволжское КПД-2, Ульяновскдорстрой, ТЭЦ-2, ЖБИ-4, УПТК треста 3, Волгосантехмонтаж, Нефтехиммонтаж, Волгоэлектромонтаж, ЗОРО, “АЛМЕТ”, “Комета”, “Марс”, Станкозавод, “Ульяновск - Восточный”, Общемашторгсервис, “Авиастар - СП”, Онако – Комета, “Лукойл – Волга - Нефтепродукт”, “Симбирск - Лада”, “Домостроитель”, “Волга - Днепр”, Комерс, Облторг, “Авиастармебель”, “Авиастар”.
2. “Ветвевладелец“ уплачивает “Дороге“:
* за подачу и уборку вагонов по ставкам, установленным Тарифным руководством №1;
* другие сборы и платы.

“Ветвевладелец” несет ответственность за сохранность подвижного состава и контейнеров при производстве погрузо – разгрузочных и маневровых работ, в том числе и за разоборудование вагонов вследствие хищения их деталей в соответствии с требованиями Транспортного Устава железных дорог РФ.

1. Дополнительные условия:

13.1. С выходом правил перевозок грузов, изданных в соответствии с новым Транспортным Уставом железных дорог РФ, “Дорога” оставляет за собой право досрочного пересмотра договора.

13.2. “Ветвевладельцу” на подгруппировку вагонов по местам погрузки – выгрузки собственным локомотивом предоставляется время 30 мин на вагон. Указанное время в соответствии с абзацем 3 п.7 Указания №328 – у от 31.10.98 г. исключается из оплачиваемого времени пользования.

13.3. Подача вагонов с опасными грузами на подъездной путь производится только при наличии лицензии Гостехнадзора РФ.

1. По всем вопросам, не предусмотренным настоящим договором, стороны руководствуются Федеральными законами “О федеральном железнодорожном транспорте”, “Транспортный Устав железных дорог РФ”, соответствующими правилами и положениями.
2. Односторонний отказ от выполнения условий договора и одностороннее изменение его условий запрещается. Расторжение договора или изменение его условий запрещается. Расторжение договора или изменение его условий может иметь место по соглашению сторон, заключивших договор. Споры по договору рассматриваются в порядке, установленном Правилами перевозок грузов и Законодательством РФ.
3. В случае издания правомочными органами нормативных актов, изменяющих условия эксплуатации подъездных путей, размеры плат и сборов, порядок их оплаты, стороны обязаны руководствоваться ими без внесения дополнений и изменений в текст договора.
4. Срок действия настоящего договора 5 лет с 01.03.99 г. по 28.03.04 г..
5. Адреса и банковские реквизиты сторон:

“Дорога” “Ветвевладелец”

В данном виде договоров подъездной путь обслуживается локомотивом железной дороги, вагоны подаются непосредственно на подъездной путь и расставляются по фронтам погрузки и выгрузки. Отсюда они и забираются после окончания грузовых операций локомотивом железной дороги.

### б). Договора подачи и уборки вагонов.

В ст.60 Транспортного Устава железных дорог РФ говорится, что подача, уборка вагонов и маневровая работа для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузо – разгрузочные площадки на железнодорожных подъездных путях, принадлежащих железной дороге, регулируются договорами, связанными с подачей и уборкой вагонов. Порядок подачи и уборки вагонов указывается в договоре подачи и уборки вагонов. За подачу вагонов локомотивом железной дороги к пунктам погрузки и выгрузки на подъездных путях, принадлежащих железной дороге, железная дорога взимает сбор в размерах, установленных тарифами. Расстояние, за которое взыскивается плата за подачу и уборку вагонов, указывается в договоре.

Железнодорожные подъездные пути, принадлежащие железной дороге, обслуживаются и содержатся ею и грузоотправителями, грузополучателями. При этом железные дороги осуществляют содержание и ремонт подъездных путей, а грузоотправители, грузополучатели обеспечивают освещение данных путей в пределах занимаемой ими территории и фронтов погрузки, выгрузки грузов, а также проводят очистку железнодорожных подъездных путей от мусора и снега. Более конкретно обязанности сторон предусматриваются конкретным договором. Например:

Договор № 119

подачи и уборки вагонов

г. Ульяновск 28 июня 1999 г.

Акционерное общество открытого типа УЗТС в лице генерального директора Говор С.И., действующего на основании Устава, именуемое в дальнейшем “Ветвевладелец”, с одной стороны, и общество с ограниченной ответственностью “Метэкс” в лице директора Зубова О.А., действующего на основании Устава, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Предмет договора.
	1. “Ветвевладелец”, в соответствии с Транспортным Уставом железных дорог РФ обязуется производить подачу вагонов со станции примыкания до выставочного пути “Контрагента” через свои подъездные пути своими тепловозами с экипажами.
	2. Количество вагонов, подлежащих подаче и уборке в 1999 году, определяется ориентировочно 35.
2. Условия договора.
	1. Для обеспечения бесперебойной работы по подаче и уборке вагонов по путям “Контрагента” последний обязан обеспечить их исправное состояние в соответствии с ПТЭ, а также наличие нормируемых габаритов, освещения и других требований, предъявляемых к эксплуатации железнодорожных подъездных путей.
	2. “Контрагент” обязуется выгружать из железнодорожных вагонов прибывшие в его адрес грузы, а также грузить в вагоны отправляемые грузы в сроки, установленные П.2.7. данного договора.
	3. Для раскредитования отгрузочных документов на станции “Ульяновск-3” “Контрагент” выделяет своего постоянного представителя. Фамилию уполномоченного представителя “Контрагент” сообщает “Ветвевладельцу” одновременно с подписанием настоящего договора.
	4. Все операции по раскредитованию документов на прибывшие грузы, приемку этих грузов, оформление документов на отправляемые грузы и их сдачу, актирование недостачи или порчи груза, представители “Контрагента” ведут непосредственно со станцией “Ульяновск-3”, минуя “Ветвевладельца”.
	5. О прибытии груза в адрес “Контрагента” “Ветвевладелец” извещает его об этом по телефону через своих дежурных весовщиков, о чем производит запись в журнале извещения. В случае, когда о прибытии грузов железнодорожная станция сообщает непосредственно “Контрагенту” – последний незамедлительно извещает об этом “Ветвевладельца“ по телефону или другим путем. С получением данных “Контрагент” незамедлительно высылает своего представителя на товарную станцию для раскредитования документов.

В тех случаях, когда представитель “Контрагента”, получив извещение о прибытие в его адрес вагонов, не явился к месту передачи вагонов, “Ветвевладелец” в целях не допущения простоя вагонов подает их на подъездной путь “Контрагента” без его представителя и никакой ответственности за последствия не несет.

* 1. “Ветвевладелец” в соответствии с режимом работы станции Ульяновск-3 производит подачу и уборку вагонов “Контрагенту” круглосуточно в том числе в выходные и праздничные дни.
	2. Время нахождения вагонов на подъездном пути “Контрагента” (время оборота вагонов) устанавливается 5 часов. Если по расписанию подач, время между подачами превышает норму простоя вагонов по договору, то образовавшуюся разницу берет на себя “Ветвевладелец”.
	3. За простой вагонов сверх нормы на подъездном пути “Контрагент” уплачивает штраф в бесспорном порядке.

Кроме того, штраф уплачивается:

* за невыполнение условий, изложенных в П.2.5. настоящего договора;
* за невыполнение условий содержания подъездных путей в надлежащем исправном состоянии на основании П.1.2. настоящего договора.
1. Расчеты и платежи.
	1. “Контрагент” оплачивает “Ветвевладельцу” в соответствии с настоящим договором за подачу и уборку вагонов по 29 рублей за каждую тонну грузоподъемности вагона, погрузо – разгрузочные работы 368 руб., взвешивание 145 руб., согласно прилагаемой калькуляции.
	2. “Ветвевладелец” имеет право на изменение платы за подачу – уборку вагонов согласно Постановления Правительства РФ в связи с повышением цен на энергоносители, зарплаты и другие услуги.
	3. Расчеты по договору производятся платежными требованиями или наличными деньгами по согласованию сторон.
2. Ответственность сторон.
	1. При разрешении споров по договору стороны руководствуются Транспортным Уставом железных дорог РФ, Правилами перевозки грузов, а также действующим Гражданским законодательством.
	2. “Контрагент” несет ответственность за оплату, в случае просрочки оплаты насчитывается пени в размере 0,5% от просроченной суммы за каждый день просрочки.
	3. Во всем, что не урегулировано настоящим договором, стороны руководствуются Транспортным Уставом железных дорог РФ и действующим гражданским законодательством РФ.

V. Срок договора.

5.1. Настоящий договор вступает в силу с 01.07.99 г. и действует по 31.12.99 г.

1. Адреса и банковские реквизиты сторон:

“Ветвевладелец” “Контрагент”

 Договор подачи и уборки вагонов заключается также между контрагентом (грузоотправителем или грузополучателем, который в пределах железнодорожного подъездного пути, принадлежащего другому грузоотправителю или грузополучателю, имеет свои склады, либо примыкающие к указанному железнодорожному пути свои железнодорожные подъездные пути) и владельцем подъездного пути, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования. Эти отношения регулируются договором, в котором, если подъездные пути обслуживаются локомотивом владельца подъездного пути, определяются порядок обслуживания контрагента этим локомотивом, участие контрагента в ремонте и содержание подъездных путей, расчеты по платежам, связанным с амортизацией и т.п. Железные дороги в таких договорах в качестве стороны не участвуют.

 Владельцы железнодорожных подъездных путей и их контрагенты несут одинаковые обязанности и ответственность в части организации перевозок грузов. В таких договорах владелец подъездных путей выступает и несет обязанности железной дороги. Например:

Договор № 001/84 ю

на подачу вагонов под погрузку и выгрузку на железнодорожный подъездной путь АООТ “Авиастрой”

г.Ульяновск 01.11.99 г.

 ООО “Заволжское ППЖТ”, именуемое в дальнейшем “Дорога” в лице директора Городилова В.А., действующего на основании Устава, с одной стороны, и АООТ “Авиастрой”, именуемое в дальнейшем “Предприятие“ в лице генерального директора Грохотова М.П., действующего на основании Устава, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Предмет договора.
	1. “Дорога“, на основании транспортного Устава железных дорог РФ, Правил перевозки грузов и на условиях настоящего договора, производит подачу вагонов на подъездной путь и уборку вагонов с подъездного пути АООТ “Авиастрой”. Развернутая длина железнодорожного пути составляет 8701п.м. Границей подъездного пути являются ворота базы.
	2. Подача и уборка вагонов производится локомотивом “Дороги” с расстановкой вагонов по фронтам погрузки и выгрузки круглосуточно, включая выходные и праздничные дни.
	3. Подача вагонов на подъездной путь производится по уведомлению. Уведомление о подаче вагонов передается не менее чем за 2 часа до подачи вагонов по телефону.
	4. О готовности к уборке вагонов “Предприятие” уведомляет “Дорогу” с указанием номеров Вагонов, груженых или порожних.
	5. Сдача вагонов и грузов производится в местах погрузки или выгрузки в соответствии с Правилами перевозки грузов.
2. Порядок расчетов.
	1. Расстояние для взыскания платы за подачу и уборку вагонов принимается 8,5 км.
	2. “Предприятие” по настоящему договору производит предоплату на расчетный счет “Дороги”. На основании калькуляции, согласованной в Управлении ценовой политики администрации области, производится расчет за оказанные услуги железнодорожным транспортом.
	3. “Предприятие” производит оплату за пользование вагонами, контейнерами федерального железнодорожного транспорта за время нахождения их у грузополучателя, грузоотправителя, либо за ожидание их подачи или приема согласно прейскуранта № 10 – 01, утвержденного Решением Правления ФСЕМТ России № 40/1 ж/д от 27.10.98 г.
3. Обязательства сторон.
	1. “Предприятие” обязано обеспечить круглосуточную выгрузку и погрузку вагонов, своевременный ремонт и очистку железнодорожных путей.
	2. “Предприятие” обязано обеспечить сохранность подвижного состава и вагонов при производстве погрузо – разгрузочных работ. Восстановление поврежденных по вине “Предприятия“ частей или узлов вагонов производится силами и средствами “Предприятия”.
	3. К моменту подачи вагонов под грузовые операции, “Предприятие” должно выделить своего представителя для приема вагонов, который после приема и осмотра вагонов расписывается в сдаточном листе, предъявляемом работником “Дороги”. Если к моменту подачи вагонов представитель не выделяется, вагоны оставляются на погрузо – разгрузочном фронте, и “Дорога” претензии по сохранности вагонов и грузов принимать не будет.
	4. Раскредитование первичных документов на прибывшие грузы и оформление документов на погруженные и выгруженные вагоны, “Предприятие” производит в товарной конторе ст. Верхняя Терраса.

IV. Дополнительные условия.

4.1. С выходом Правил перевозок грузов, изданных в соответствии с Транспортным Уставом железных дорог РФ, “Дорога” оставляет за собой право досрочного пересмотра договора.

4.2. “Предприятию” на подачу вагонов на местах погрузки – выгрузки предоставляется 30 мин на вагон согласно Указания №328 – у от 31.10.91г. по абзацу 3 п.7 (Указанное время исключается из оплачиваемого времени пользования).

V. Порядок разрешения споров.

* 1. По всем вопросам, не предусмотренным настоящим договором, стороны руководствуются федеральными законами “О Федеральном железнодорожном транспорте”, “Транспортным Уставом железных дорог РФ”, соответствующими правилами и положениями, действующим гражданским законодательством РФ.
	2. В случае издания правомочными органами нормативных актов, изменяющих условия эксплуатации железнодорожных подъездных путей, размеры платежей и сборов, а также порядок их оплаты , стороны обязаны руководствоваться ими без внесения дополнений и изменений в текст договора.

VI. Ответственность сторон.

6.1. В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, предусмотренных договором, виновная сторона возмещает другой стороне понесенные убытки.

6.2. Вопросы, не урегулированные сторонами, решаются путем переговоров, в случае недостижения согласия сор предается на рассмотрение в Арбитражный Суд.

1. Срок действия договора.

7.1. настоящий договор действует с момента его подписания до 31.12.2000г. и считается ежегодно продленным, если за месяц до окончания срока не последует заявления одной из сторон об отказе от настоящего договора на следующий год или о заключении договора на иных условиях.

VIII. Адреса и реквизиты сторон:

“Дорога” “Предприятие”

## 2.2 Заключение вспомогательных договоров.

Договоры, связанные с эксплуатацией железнодорожных подъездных путей, и договоры. связанные с подачей и уборкой вагонов, разрабатываются с учетом технологии работы железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный подъездной путь, и технологии работы данного пути, Указанными вспомогательными договорами устанавливаются порядок подачи и уборки вагонов, контейнеров на железнодорожных подъездных путях.

 Вспомогательные договоры, на основании п.1 ст.67 ТУЖД РФ заключаются сроком на пять лет. Но данный срок может быть и уменьшен по соглашению сторон. В настоящее время, в связи с нестабильностью экономического положения предприятий, вспомогательные договоры заключаются сроком на один год с возможностью дальнейшей пролонгации.

До заключения вспомогательных договоров, железная дорога совместно с владельцем подъездного пути производит обследование подъездного пути и его технической вооруженности для определения условий договоров. Результаты обследования оформляются специальным актом, в котором указываются все данные, необходимые для разработки проектов договоров, а именно: протяженность подъездного пути, расстояние, за которое должна взыскиваться плата за подачу и уборку вагонов, размер и характер грузооборота, размеры фронтов погрузки и выгрузки и т.п. Акт обследования подписывают уполномоченные на это представители организаций железнодорожного транспорта и владельцы железнодорожного подъездного пути. Представитель владельца подъездного пути должен иметь доверенность, которая приобщается к акту обследования подъездного пути. Если представитель владельца подъездного пути не согласен с некоторыми положениями, включенными в акт, он при подписании его должен в письменном виде обосновать свое мнение. акт составляется в двух экземплярах, один из которых остается у владельца подъездного пути. К акту, который остается у железнодорожной транспортной организации, прилагается схема подъездного пути с нанесенными на ней фронтами погрузки и выгрузки.

Заключение вспомогательных договоров осуществляется в следующем порядке:

а). проект договора разрабатывается организацией железнодорожного транспорта на основании двустороннего акта обследования подъездного пути. Подписанный в двух экземплярах проект договора направляется владельцу подъездного пути на подпись. Полученный проект договора владелец железнодорожного подъездного пути обязан рассмотреть, подписать и возвратить его организации железнодорожного транспорта в 10 – дневный срок. При несогласии с некоторыми положениями проекта владелец подъездного пути, независимо от этого, обязан подписать проект договора, составить в двух экземплярах протокол разногласий и направить его организации железнодорожного транспорта вместе с подписанным договором. В нем следует обязательно оговорить наличие протокола разногласий. Если подписанный проект договора не будет своевременно возвращен организации железнодорожного транспорта, то договор вступает в силу в редакции данной организации.

б). Получив протокол разногласий, организация железнодорожного транспорта не позднее чем в 25 дней обязана рассмотреть его совместно с владельцем железнодорожного подъездного пути, известить последнего о дате его рассмотрения в 10 – дневный срок после получения протокола разногласий и не позднее чем за 10 дней до назначенной даты рассмотрения.

Если организация железнодорожного транспорта в 10 – дневный срок не назначит дату рассмотрения разногласий, договор вступает в силу в редакции владельца железнодорожного подъездного пути, а если владелец подъездного пути, несмотря на извещение, не явится в назначенный срок для рассмотрения разногласий, то договор вступает в силу в редакции организации железнодорожного транспорта;

в). Оставшиеся неурегулированные разногласия оформляются сторонами протоколом и передаются организации железнодорожного транспорта в 10 – дневный срок после подписания протокола на разрешение соответствующего арбитражного суда. Если организация железнодорожного транспорта не передает в указанный срок разногласия на разрешение Арбитражного Суда, то договор вступает в силу в редакции владельца подъездного пути.[[19]](#footnote-19)

При заключении вспомогательных договоров в них должен предусматриваться порядок изменения условий таких договоров до истечения срока их действия. Это обусловлено прежде всего изменением технического оснащения, либо технологией работы железнодорожной станции или подъездных путей.

До разрешения спорных вопросов в суде действует условие прежнего вспомогательного договора.

Заключение вспомогательных договоров обязательно как для железной дороги, так и для владельца подъездного пути, грузоотправителя, грузополучателя. При этом при неосновательном уклонении одной из сторон от заключения данных договоров вторая сторона вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением об обязании заключить договор.

Например, управление Красноярской железной дороги обратилось в Красноярский краевой Арбитражный суд с иском о понуждении акционерного общества “В - Сибпромтранс” заключить договор на эксплуатацию подъездного пути, примыкающего к станции Базаиха.

Определением от 02.06.1995 г. производство по делу прекращено.

В протесте заместителя Председателя Высшего Арбитражного Суда РФ предлагается определение отменить и направить дело на новое рассмотрение.

Президиум считает, что протест подлежит удовлетворению по следующим основаниям.

Определение о прекращении производства по делу Арбитражный Суд мотивировал тем, что согласно ст.421 ГК РФ юридические лица свободны в заключении договора и в том случае, когда обязанность заключить договор не предусмотрена настоящим Кодексом, Законом или добровольно принятым обязательством, понуждение к заключению договора не допускается. Обязанность ответчика заключить с железной дорогой договор на эксплуатацию подъездного пути не вытекает ни из ГК РФ, ни из закона, и в соответствии со ст.20 Арбитражного процессуального кодекса РФ (в ред., действующей на момент определения) при отсутствии такой обязанности споры о понуждении заключить договор Арбитражному Суду не подведомственны.

Как видно из материалов дела, примыкающий к станции Базаиха железнодорожный подъездной путь принадлежит АО “В - Сибпромтранс” и обслуживается его локомотивом.

Согласно ст.87 Устава железных дорог взаимоотношения железной дороги с предприятием, организацией или учреждением, имеющими железнодорожные подъездные пути, регулируются договором на эксплуатацию подъездного пути. Параграф 11 Правил эксплуатации железнодорожных подъездных путей предусматривает обязанность железной дороги разработать проект договора и обязанность ветвевладельца подписать этот договор. Таким образом, законом предусмотрена обязанность железных дорог и владельцев подъездных путей заключать договоры на эксплуатацию подъездного пути и в соответствии со ст.421 ГК РФ понуждение к заключению этих договоров заключается. Кроме того, отзыв ответчика на иск свидетельствует о том, что ветвевладелец – АО “В - Сибпромтранс” не оспаривает свою обязанность заключить с железной дорогой договор на эксплуатацию подъездного пути, но ссылается на несоответствие предоставленного дорогой проекта договора утвержденному в установленном порядке единому технологическому процессу работы подъездного пути и станции примыкания.

Поэтому прекращение производства по делу следует признать необоснованным. Учитывая изложенное и руководствуясь ст.187 АПК РФ, Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ постановил: определение Красноярского краевого Арбитражного Суда от 02.06.95 г. по делу №521/2 отменить и дело направить в тот же Арбитражный Суд для рассмотрения по существу. (Из постановления от 28.05.96г. №441/96)[[20]](#footnote-20)

Арбитражному суду подведомственны также и заявления о рассмотрении по таким договорам без предъявления письменного соглашения сторон о передаче разногласий на разрешение арбитражного суда

## 2.3. Содержание вспомогательных договоров.

Субъектами обязательства являются железные дороги и владельцы железнодорожных подъездных путей. На основании статьи 59 ТУЖД РФ владельцами железнодорожных подъездных путей являются организации и физические лица, вне зависимости от их организационно – правовой формы. Железные дороги выступают в качестве государственных унитарных предприятий. Договор заключается с транспортной организацией места нахождения железнодорожного подъездного пути.

Предметом вспомогательных договоров являются услуги по подаче и уборке вагонов на подъездных путях ветвевладельцев. Выполнение этой обязанности и выделяет вспомогательные договоры в системе транспортных обязательств в качестве самостоятельных.

Содержание вспомогательных договоров составляют права и обязанности сторон. Подача и уборка вагонов, а также маневровая работа: расстановка подаваемых вагонов по фронтам погрузки и выгрузки, уборка вагонов с фронтов погрузки и выгрузки, подача вагонов на весы и под дозировку, уборка этих вагонов с весов и после дозировки, подборка вагонов на станционных путях перед подачей на железнодорожные подъездные пути[[21]](#footnote-21) осуществляется транспортной организацией. При обслуживании железнодорожного подъездного пути локомотивом владельца подъездного пути вагоны подаются локомотивом железной дороги только на выставочные пути данного подъездного пути. Дальнейшее их продвижение и расстановка по фронтам погрузки и выгрузки осуществляется локомотивом владельца подъездного пути. Возвращаемые с железнодорожного подъездного пути вагоны доставляются локомотивом владельца подъездного пути на выставочные пути. Если подъездной путь обслуживается локомотивом железной дороги, вагоны подаются под погрузку и выгрузку непосредственно на железнодорожный подъездной путь и расставляются по фронтам погрузки и выгрузки. Отсюда они и забираются после окончания грузовых операций локомотивом железной дороги. Подача вагонов на подъездные пути и их уборка производятся по уведомлению не позднее чем за 2 часа до подачи вагонов. Передача уведомлений о времени подачи вагонов осуществляется круглосуточно. Учитывая это обстоятельство, владельцы железнодорожных подъездных путей обязаны назначить для приема уведомлений ответственных лиц. Порядок и сроки передачи указанных уведомлений должны предусматриваться в конкретных вспомогательных договорах. Для записи уведомлений о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку на станции ведется книга уведомлений.

В ст.61 ТУЖД РФ сказано, что вспомогательными договорами устанавливается порядок подачи и уборки вагонов, а также сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных подъездных путях. Сроки оборота вагонов, контейнеров на подъездных путях грузоотправителей, грузополучателей, обслуживаемых их локомотивами, состоят из следующих элементов: а). времени на приемо – сдаточные операции, которое определяется в зависимости от числа вагонов и контейнеров; б). времени на передвижение вагонов и контейнеров на подъездном пути и на выполнение маневровых операций, которое определяется расчетным путем исходя из расстояния и скорости передвижения. Скорость передвижения принимается в размере, установленном Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути, которая составляется владельцем подъездного пути, согласовывается с начальником станции и утверждается начальником соответствующего отделения железной дороги; в). технологического времени на погрузку и выгрузку вагонов в соответствии с правилами перевозки грузов; г). времени на расформирование и формирование составов на подъездных путях, которое определяется на основе хронометражных наблюдений и не должно превышать времени, установленного Правилами обслуживания железнодорожных подъездных путей.

В ст.64 ТУЖД РФ сказано, что учет времени нахождения вагонов на железнодорожных подъездных путях осуществляется номерным способом. При таком способе учета подача груженых вагонов на подъездные пути удостоверяется распиской работников сдающей и принимающей сторон в памятке приемосдатчика и ведомости подачи и уборки вагонов. Время нахождения вагонов под погрузкой, выгрузкой в случае обслуживания железнодорожного подъездного пути локомотивом, принадлежащим организации железнодорожного транспорта, исчисляется с момента фактической подачи вагонов к месту погрузки и выгрузки до момента получения железнодорожной станцией от грузоотправителей, грузополучателей уведомления о готовности вагонов к уборке. Данное время учитывается по ведомости подачи, уборки вагонов. Оплачиваемое время пользования вагонами, контейнерами в случае обслуживания подъездных путей локомотивом, не принадлежащим организации федерального железнодорожного транспорта, исчисляется с момента передачи вагонов грузоотправителям, грузополучателям или специализированным транспортным организациям на железнодорожных выставочных путях до момента их возвращения на выставочные пути.

В случаях, когда по прибытии составов или групп вагонов (груженых или порожних) железная дорога не осуществляет маневровую работу с ними по расформированию и подгруппировке вагонов по грузоотправителям, грузополучателям, а эта работа выполняется грузополучателями, грузоотправителями или специализированной транспортной организацией, то время на выполнение этой работы не включается в оплачиваемое время пользования. Продолжительность этой работы оговаривается в договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути[[22]](#footnote-22).

В соответствии со статьей 44 ТУЖД РФ за время нахождения у грузоотправителей, грузополучателей либо за время ожидания их подачи или приема по причинам от них зависящим, грузоотправители, грузополучатели вносят железным дорогам указанную в тарифном руководстве почасовую плату. Ставки платы за пользование вагонами устанавливаются дифференцированно в зависимости от условий подачи и уборки вагонов, вагонооборота и типа вагонов. Нахождение вагонов под погрузочно – разгрузочными операциями или ожидание их подачи или приема по причинам, не зависящим от железной дороги, является непроизводительным простоем вагонов. Поскольку Транспортным Уставом железных дорог РФ закреплена ограниченная ответственность сторон, поэтому убытки, причиненные указанными простоями за время нахождения вагонов у грузоотправителей, грузополучателей либо на станции в ожидании, которое зависит от них, не подлежит взысканию. Исходя из этого взимается почасовая плата.

Железнодорожные подъездные пути, принадлежащие железной дороге, обслуживаются и содержатся ею и грузоотправителями, грузополучателями. При этом железные дороги осуществляют содержание и ремонт подъездных путей, а грузоотправители, грузополучатели обеспечивают освещение данных путей в пределах занимаемой ими территории и фронтов погрузки, выгрузки грузов, а также проводит очистку подъездных путей от мусора и снега. Ветвевладельцы несут ответственность за сохранность подвижного состава и грузов при производстве погрузочно – разгрузочных и маневровых работ в соответствии с правилами ст.62 ТУЖД РФ. Конкретные вспомогательные договоры могут предусматривать и другие условия договора, не противоречащие Транспортному Уставу железных дорог РФ, Правилам перевозок грузов и действующему гражданскому законодательству. Министерством путей сообщения разработаны типовые формы договоров на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути и договора подачи и уборки вагонов, опираясь на которые заключаются договоры вспомогательного характера с конкретными ветвевладельцами[[23]](#footnote-23).

## 2.4. Ответственность по вспомогательным договорам.

### а). Условия ответственности.

Имущественная ответственность участников вспомогательных договоров строится на общих принципах ответственности в гражданском праве, изложенных в главе 35 ГК РФ . В ст. 793 ГК РФ предусмотрено, что в случае неисполнения и ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную настоящим Кодексом, Транспортными Уставами и Кодексами, а также соглашением сторон. Вместе с тем ответственность в обязательствах по эксплуатации железнодорожных подъездных путей и по подаче и уборке вагонов имеет и значительную специфику, отличающую ее от обычной ответственности за нарушение обязательств. Прежде всего, это относится к случаям ограниченной ответственности, сужающей право на возмещение убытков в полном объеме по сравнению с общим порядком. Кроме того, принципы ответственности в Транспортном Уставе железных дорог сформулированы достаточно жестко: а). Ограничение права на взыскание части убытков; б). запрет на уменьшение и устранение нормативной ответственности перевозчика; в). возможности определения ее размера и пределов по соглашению сторон в установленных случаях.

В ст.133 ТУЖД РФ сказано, что любые предварительные соглашения железной дороги с грузоотправителями, грузополучателями, имеющие целью ограничить или устранить имущественную ответственность, возложенную на железную дорогу грузоотправителей, грузополучателей, считаются недействительными. Однако, это не исключает соглашений железной дороги с грузоотправителями, грузополучателями, касающихся их ответственности друг перед другом. Стороны могут договориться об усилении ответственности перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств.

Общими условиями ответственности транспортной организации является вина, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности коммерческих организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность ( ст.401 ГК РФ) и отвечающих на началах риска, транспортная организация должна доказать свою невиновность.

### б). Виды имущественной ответственности.

В статье 115 ТУЖД РФ предусмотрена ответственность грузоотправителя, грузополучателя за простой вагонов. В установленных случаях с них взыскивается штраф в размере 0,2 размера минимального размера оплаты труда за каждый час простоя с каждого вагона ч.2 ст.115 ТУЖД РФ предусмотрена аналогичная ответственность железной дороги перед грузоотправителем и грузополучателем в следующих случаях: за задержку подачи вагонов под погрузку и выгрузку; за задержку уборки вагонов с мест погрузки и выгрузки на железнодорожных подъездных путях в случае, если уборка вагонов производится локомотивом, принадлежащим организации железнодорожного транспорта; за задержку по вине железной дороги приема вагонов с железнодорожных подъездных путей. Железная дорога обязана уплатить грузоотправителю, грузополучателю 0,2 размера минимального размера оплаты труда за каждый вагон в час, при виновном нарушении его, предусмотренных договором, связанном с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути, или договором подачи и уборки вагонов, срока подачи вагонов под погрузку, выгрузку, срока уборки вагонов. Ответственность грузоотправителей, грузополучателей, железной дороги в случаях, предусмотренных ч.1- 2 ст.115 ТУЖД РФ увеличивается в два раза за задержку цистерн, цементовозов, минераловозов и других специализированных вагонов и в 3 раза за задержку рефрижераторных вагонов и транспортеров.

В ст.132 ТУЖД РФ предусмотрена ответственность при повреждении и утрате предоставленных железной дорогой вагонов, контейнеров. Субъектами ответственности являются грузоотправители, грузополучатели и другие организации, участники транспортного процесса. в случае повреждения могут быть применены несколько способов защиты, предусмотренных ст.12 ГК РФ: восстановление положения, которое существовало до нарушения права, - ремонт поврежденных вагонов за счет лица, ответственного за принесенное повреждение, либо уплата штрафа в размере 5 – кратной стоимости повреждения вагонов, по ценам на момент повреждения. Помимо уплаты штрафы грузоотправители, грузополучатели, другие организации возмещают убытки, понесенные железной дорогой вследствие такого повреждения, в части, не покрытой штрафом. При утрате вагонов подлежит уплате штраф и должны быть возмещены убытки, в части, не покрытой штрафом. Установленный штраф подлежит взысканию в безакцептном порядке, на основании ст.124 ТУЖД РФ, а убытки – путем обращения с иском в Арбитражный Суд.

В ст.123 ТУЖД РФ предусмотрена аналогичная ответственность ст. 122 ТУЖД РФ, но при повреждении вагонов железной дорогой.

### в). Претензии и иски.

Специфика рассмотрения споров заключается в наличии особого претензионного порядка. До предъявления транспортной организации иска, вытекающего из вспомогательного договора обязательно предъявление претензии.

В ст.134 ТУЖД РФ сказано, что обстоятельства, являющиеся основанием для ответственности железной дороги, грузоотправителей, грузополучателей, портов, других организаций удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы, иными актами. Коммерческий акт составляется для удостоверения непередачи железной дорогой груза на железнодорожный подъездной путь в течение 24 часов после оформления документов о выдаче груза. В данном случае коммерческий акт составляется только по требованию грузополучателя. Во всех остальных случаях железная дорога обязана составить коммерческий акт, если она сама обнаружила перечисленные в ст. 134 ТУЖД РФ обстоятельства (повреждение груза, обнаружение груза без перевозочных документов и т.д.) или если на наличие хотя бы одного из них указал грузополучатель[[24]](#footnote-24).

Коммерческий акт составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких – либо исправлений. Грузоотправитель, грузополучатель вправе поручить предъявление претензий и исков к перевозчику иным юридическим и физическим лицам. К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленные заявителем претензионные требования. Порядок предъявления претензий к железной дороге предусмотрен правилами перевозок грузов[[25]](#footnote-25). В соответствии с Правилами, претензионные заявления не должны объединять требования, для рассмотрения которых необходимы накладные или квитанции, с требованиями, для которых эти документы не нужны. К претензии должны быть приложены подтверждающие предъявленные заявителем требования, подлинные документы или надлежаще заверенные копии документов.

В ст.139 ТУЖД РФ даны сроки, в течение которых претензии к железной дороге могут быть предъявлены – это 6 месяцев, а в отношении штрафов и пеней – 45 дней. Железная дорога обязана рассмотреть полученную претензию и о результатах ее рассмотрения уведомить в письменной форме заявителя в течение 30 дней со дня получения претензии.

Нарушение порядка и сроков предъявления претензии предоставляет перевозчику право не рассматривать ее по существу и возвратить приложенные к ней документы заявителю в случаях, если: а). к претензии не приложены документы, подтверждающие право на предъявление данной претензии (ст.135,136, 138 ТУЖД РФ); б). претензия предъявлена лицом, не обладающим правом на ее предъявление (ст.135 ТУЖД РФ); в) претензионные требования объединены в одной претензии с нарушением установленных Правил; г). претензия заявлена с нарушением установленных сроков (ст.139 ТУЖД РФ).

Когда железная дорога не рассматривает претензию по существу, она обязана возвратить ее заявителю не позже 10 – дневного срока со дня получения. В этих случаях заявитель, устранив недостатки, вправе вновь обратиться с претензией к железной дороге в пределах сроков, установленных законодательством. Железная дорога может удовлетворить претензию полностью или частично, либо отклонить ее. При отклонении претензии или ее частичном удовлетворении железная дорога в письменном уведомлении должна указать основание принятого ею решения со ссылкой на соответствующие статьи действующего законодательства.

 Если претензия отклонена со ссылкой на акт, о котором заявителю неизвестно, то при уведомлении об этом железная дорога высылает копию этого акта. В уведомлении о признании претензий полностью или частично железная дорога должна указать, в какой сумме удовлетворена претензия.

На основании ст.141 ТУЖД РФ иски к железной дороге могут быть предъявлены в случае полного или частичного отказа удовлетворить претензию, либо в случае неполучения от нее ответа в течение 30 дней.

Несоблюдение претензионного порядка разрешения спора лишает организацию возможности взыскания с перевозчика ущерба, штрафа. Арбитражный Суд оставляет иск без рассмотрения, если истцом не соблюден претензионный порядок урегулирования спора с железной дорогой[[26]](#footnote-26). Под несоблюдением претензионного порядка понимается не только не предъявление претензии, но и нарушение порядка и сроков ее предъявления, которые предоставляют железной дороге право не рассматривать претензию по существу. Однако истец может не согласиться с таким отказом. В этом случае при предъявлении иска он вправе оспаривать правомерность отказа в рассмотрении претензии. При наличии таких обстоятельств Арбитражный Суд обязан возникшие разногласия между сторонами разрешить в судебном заседании[[27]](#footnote-27). Закон о железнодорожном транспорте содержит указание, что предприятия железнодорожного транспорта предъявляют к отправителям и получателям претензии, связанные с перевозками грузов.[[28]](#footnote-28) В транспортном Уставе железных дорог РФ не предусмотрена обязанность железных дорог до предъявления иска предъявить претензию. Поэтому железная дорога вправе обратиться с иском к отправителям, получателям груза, не предъявляя к ним претензии.

# Заключение.

При написании данной работы мною были сделаны следующие выводы: во – первых, вспомогательные договоры имеют определенную специфику, отличающую их от других транспортных обязательств. Прежде всего, это предмет договора – срок, на который они заключаются 5 лет. Заключение вспомогательных договоров является обязательным как для железной дороги, так и для владельца железнодорожного подъездного пути. Во – вторых, договоры на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и договоры на подачу и уборку вагонов обеспечивают бесперебойную и ритмичную работу по погрузке и выгрузке грузов, маневровую работу в соответствии с объемом перевозок, а также максимально эффективное и рациональное использование железнодорожного подвижного состава, что ведет к улучшению работы железнодорожного транспорта в целом. Вспомогательные договоры обеспечивают выполнение главной задачи транспорта – перевозку грузов и пассажиров. В – третьих, вспомогательные договоры очень мало освещены не только в юридической литературе, но и в специализированных железнодорожных источниках. В настоящее время еще действуют Правила перевозок грузов, выпущенные на основании УЖД СССР 1964 г., но с введением нового ТУЖД РФ они во – многом устарели. Частично вопросы заключения и исполнения вспомогательных договоров регулируются в руководящих указаниях и инструкциях МПС РФ, но и этого явно недостаточно.

Основной проблемой ветвевладельцев при заключении и исполнении вспомогательных договоров является отсутствие единого нормативного правового акта, регулирующие вспомогательные транспортные обязательства. Возможно, с введением новых Правил перевозок грузов эта проблема будет решена. Но и этого, на мой взгляд, недостаточно, необходимы сборники с практическими указаниями по заключению и исполнению вспомогательных договоров, с типовыми формами договоров на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути и договоров подачи и уборки вагонов.

# Литература.

Гражданский кодекс РФ Москва, Издательская группа ИНФРА - М – НОРМА 1996г. стр.560

ФЗ “Транспортный Устав железных дорог РФ” от 17.01.98г. Собрание законодательства РФ 1998 г. №2 стр. 218

ФЗ “О федеральном железнодорожном транспорте ” от 25.08.95г. Собрание законодательства РФ 1995 г. №35 стр. 95

ФЗ “О естественных монополиях “ от 17.08.95 Собрание законодательства РФ 1995 г. №34 стр. 16

ФЗ “О защите прав потребителя” в ред. ФЗ от 09.01.96г. Собрание законодательства РФ 1996 г. №3 стр. 140

ФЗ “О связи ” от 16.02.95г. Собрание законодательства РФ 1995 г. №8 стр. 68

Арбитражный процессуальный кодекс от 05.05.95г. Собрание законодательства РФ 1995 г. №2 стр. 39

1. Основы Гражданского Законодательства СССР и республик от 31.05.91 г., Ведомости СССР ,1991 г., №26, стр.18

Правила перевозок грузов в 2-х частях Москва “Транспорт” 1985 г. стр. 720.

Правила технической эксплуатации железных дорог РФ Москва, “Транспорт”, 1993 г. стр. 160

Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Москва “Транспорт” 1993 г. стр. 288

Инструкция по сигнализации на железных дорогах РФ Москва 1994 г. стр. 128

Указание Министерства путей сообщения РФ № 4у от 10.01.99 г. Утв. решением правления Фед. службы России по регулированию естественных монополий на транспорте № 4511 – 219 от 25.12.98 г.

Указание №328у от 31.10.98 г. Министерства путей сообщения РФ стр.2. Утв. решением правления Фед. службы России по регулированию естественных монополий на транспорте № 40/1 – ж/д от 27.10.98 г.

Инструктивное указание Госарбитража СССР от 29.03.68 г. № И–1-9 Систематизированный сборник инструктивных указаний Госарбитража СССР 1968г. 145 стр.

Инструктивное указание Госарбитража СССР от 31.05.76 г. № И–1-14 Систематизированный сборник инструктивных указаний Госарбитража СССР 1976г. 180 стр.

1. Правила о системе и общих требованиях обслуживания грузоотправителей и грузополучателей железными дорогами, утв. Приказом МПС РФ от 16.11.95 г.,№ ЦЭУ – 318

Письмо высшего Арбитражного Суда РФ от 21.08.92 г. № С –13/ ОП – 204,”О практике разрешения хозяйственных споров, возникающих из перевозок грузов”, журнал “Вестник ВАС РФ”, 1992 г.,№1

1. Комментарий к Уставу железных дорог СССР под ред. Астановского Г.Б. Москва.”Юр. литература”, 1986 г.,400 стр.
2. Комментарий ч.2 ГК РФ для предпринимателей по ред. Ветрянского В.В. Москва. “Бек”, 1996 г., 520 стр.
3. Комментарий ГК РФ ч.2 под ред. Садикова О.Н. Москва, Юр. фирма ”Контракт”, 1998 г., 800 стр.

Комментарий к транспортному уставу железных дорог РФ под ред. Абовой Т.Е. и Ляндреса В.Б. Москва, юр. фирма “Контракт” 1998г. 255 стр.

Гражданское право, учебник под ред. Сергеева А.П.,Толстого Ю.К. ч.2 Москва “Проспект” 1997 г. стр. 523

Гражданское право Учебник в 2-х томах под ред. Суханова Е.А. Москва 1993 г. 348 стр.

1. Учебник русского гражданского права под ред. Шершеневича Г.Ф. (по изд. 1907 г.), Москва, фирма “Спарк”1995 г. 556 стр.
2. Бурса Н.Г. Претензии и иски к транспортным организациям, Москва, “Юр. литература”, 1985 г.,160 стр.
3. Бурса Н.Г., Ляндрес В.Б. Ответственность за нарушение плана железнодорожных перевозок грузов, Москва, “Юр. литература ”, 1979 г.,136 стр.

Либба И.П. Перевозочные документы по Уставу железных дорог СССР; в сборнике “Основные вопросы железнодорожного права” М., 1925 г. стр. 265.

1. Савичев Г.П. Правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках. Москва. “Юр. литература”,1989 г.,224 стр.

Тарасов М.А. Договор перевозки Ростов-на-Дону 1965г. стр.154

Черепахин Б.Б. Ответственность грузополучателя по договору перевозки Иркутск 1927 г. стр. 93

1. Фурсов Д.А. Подготовка дела к судебному разбирательству. Перевозки. Пособие для судей Арбитражных судов. Москва.”ИНФРА - М”,1997 г. 541 стр.
2. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов М. 1958 г. стр. 174
3. Якушев В. “Общие тенденции развития права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок”, журнал ”Хозяйство и право”, Москва, 1996 г.,№9, стр.58-60
4. Журнал “Закон” ноябрь 1996 г. стр 5-120
1. Гражданский кодекс РФ Москва, Издательская группа ИНФРА М – НОРМА 1996г. стр.560 [↑](#footnote-ref-1)
2. Собрание законодательства РФ 1998 г. №2 стр. 218 [↑](#footnote-ref-2)
3. Собрание законодательства РФ 1995 г. №35 стр. 95 [↑](#footnote-ref-3)
4. Собрание законодательства РФ 1995 г. №34 стр. 16 [↑](#footnote-ref-4)
5. Собрание законодательства РФ 1996 г. №3 стр. 140 [↑](#footnote-ref-5)
6. Собрание законодательства РФ 1995 г. №8 стр. 68 [↑](#footnote-ref-6)
7. Правила перевозок грузов ч.1 и ч.2, Москва “Транспорт” 1985 г., стр. 384 [↑](#footnote-ref-7)
8. Правила технической эксплуатации железных дорог РФ Москва, “Транспорт”, 1993 г. стр. 160 [↑](#footnote-ref-8)
9. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Москва “Транспорт” 1993 г. стр. 288 [↑](#footnote-ref-9)
10. Инструкция по сигнализации на железных дорогах РФ Москва 1994 г. стр. 128 [↑](#footnote-ref-10)
11. Систематизированный сборник инструктивных указаний госарбитража СССР Москва 1976 г. стр. 146 [↑](#footnote-ref-11)
12. Собрание законодательства РФ 1995 г. №2 стр. 139 [↑](#footnote-ref-12)
13. Правила перевозок грузов Москва “Транспорт” 1985 г. раздел 1 стр. 3 – 46. [↑](#footnote-ref-13)
14. Черепахин Б.Б. Ответственность грузополучателя по договору перевозки Иркутск 1927 г. стр. 7 [↑](#footnote-ref-14)
15. Гражданское право, учебник под ред. Сергеева А.П.,Толстого Ю.К. ч.2 Москва “Проспект” 1997 г. стр. 380 Автор Медведев Д.А. [↑](#footnote-ref-15)
16. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов М. 1958 г. стр. 143-144 [↑](#footnote-ref-16)
17. Либба И.П. Перевозочные документы по Уставу железных дорог СССР; в сборнике “Основные вопросы железнодорожного права” М., 1925 г. стр. 215. [↑](#footnote-ref-17)
18. Тарасов М.А. Договор перевозки Ростов-на-Дону 1965г. стр.123 Гражданское право Учебник в 2-х томах под ред. Суханова Е.А. Москва 1993 г. стр.27 т.2 Автор Савичев Г.П.

Комментарий к транспортному уставу железных дорог РФ под ред. Абовой Т.Е. и Ляндреса В.Б. Москва, юр. фирма “Контракт” 1998г. стр.50 Автор Абова Т. В. [↑](#footnote-ref-18)
19. Правила перевозок грузов ч.1 Москва ”Транспорт”1985 г. Раздел 12 глава 2 стр 141 [↑](#footnote-ref-19)
20. Журнал “Закон” ноябрь 1996 г. стр 119-120 [↑](#footnote-ref-20)
21. Указание Министерства путей сообщения РФ № 4у от 10.01.99 г. Утв. решением правления Фед. службы России по регулированию естественных монополий на транспорте № 4511 – 219 от 25.12.98 г. [↑](#footnote-ref-21)
22. Указание №328у от 31.10.98 г. Министерства путей сообщения РФ стр.2. Утв. решением правления Фед. службы России по регулированию естественных монополий на транспорте № 40/1 – ж/д от 27.10.98 г. [↑](#footnote-ref-22)
23. Правила перевозок грузов ч1 Москва “Транспорт” 1985 приложения 2 – 8 к разделу 12 стр.156-167 [↑](#footnote-ref-23)
24. Комментарий к Транспортному Уставу железных дорог Рф под ред. Абовой Т.Е., Ляндреса В.Б. Москва юр.фирма “Контракт” 1998 г. стр.255 [↑](#footnote-ref-24)
25. Правила перевозок грузов ч.1 Москва “Транспорт”1985 г. Раздел 38 стр.363-367 [↑](#footnote-ref-25)
26. Арбитражный Процессуальный Кодекс РФ от 05.05.95г. Собрание законодательства РФ 1995 г.№19 стр.92 п.5 ст.87 [↑](#footnote-ref-26)
27. п.4 Инструктивных указаний Госарбитража СССР от 29.03.68 г. № И–1-9 [↑](#footnote-ref-27)
28. Федеральный Закон “О Федеральном железнодорожном транспорте” от 25.09.95 г. Собрание законодательства 1995 г. №35 стр.24 [↑](#footnote-ref-28)