

В.А. ЕГИАЗАРОВ

серия образование

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Учебник

ЮСТИЦ  ИНФОРМ

Образование (Юстицинформ)

Владимир Егiazаров
Транспортное право

«Юстицинформ»

2015

УДК [656:34](075)
ББК 67.404.2я73

Егиазаров В. А.

Транспортное право / В. А. Егиазаров — «Юстицинформ»,
2015 — (Образование (Юстицинформ))

ISBN 978-5-7205-1295-8

В учебнике в систематизированной форме изложены основные положения транспортного законодательства, рассмотрены вопросы правового регулирования отношений, возникающих на всех видах транспорта: автомобильном, воздушном, морском, речном и железнодорожном. Издание подготовлено с учетом принятия нового транспортного законодательства. В приложении к учебнику дан текст Устава железнодорожного транспорта РФ в актуальной редакции. Издание предназначено для преподавателей, аспирантов, студентов (бакалавров и магистров) юридических вузов и факультетов, работников органов государственной власти, а также для читателей, интересующихся вопросами транспортного права. 9-е издание, переработанное и дополненное

УДК [656:34](075)
ББК 67.404.2я73

ISBN 978-5-7205-1295-8

© Егиазаров В. А., 2015
© Юстицинформ, 2015

Содержание

Введение	6
Глава I	8
§ 1. Понятие и предмет транспортного права	8
§ 2. Виды транспорта. Управление транспортом	11
§ 3. Лицензирование транспортной деятельности	14
Глава II	19
§ 1. Понятие источников транспортного права	19
§ 2. Постановления Пленумов Высшего Арбитражного Суда – источник транспортного права	22
§ 3. Транспортное право и транспортное законодательство	28
§ 4. Транспортное законодательство: его система и структура	32
Глава III	42
§ 1. Понятие и виды договоров перевозки	43
§ 2. Основания для заключения договора перевозки	46
§ 3. Договор перевозки грузов	52
§ 4. Элементы обязательства по перевозке. Права и обязанности сторон	61
Конец ознакомительного фрагмента.	67

В.А. Егiazаров

Транспортное право. Учебник

9-е издание,
переработанное и дополненное

V.A. YEGIAZAROV

TRANSPORT LAW

Textbook

9th edition,
revised and expanded

Moscow
YUSTITSINFORM
2018

Yegiazarov V.A.

Transport law: Textbook. – 9th ed., rev. and exp. / V.A. Yegiazarov. – M.: Yustitsinform, 2018. – 404 p.

The textbook details the main provisions of transport legislation, examines the issues of legal regulation of relations arising on all types of transport: road, air, sea, river and rail. The publication is prepared taking into account the adoption of new transport legislation. Text of the Charter of the Railway Transport of the Russian Federation is given in the attachment of current edition.

The publication is intended for professors, postgraduates, students (bachelors and masters) of law schools and faculties, employees of public authorities, as well as for readers interested in transport law issues.

Key words: transport law, cargo transportation, rules of cargo transportation.

© LLC «Yustitsinform, 2018

Введение

Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена.

В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства в нашей стране осуществляется несколько своеобразно. Гражданский кодекс Российской Федерации в гл.40 определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения должны обязательно учитываться действующим транспортным законодательством независимо от того, включены они в транспортные кодексы и уставы или нет. Так, они нашли свое отражение в недавно принятых Воздушном кодексе Российской Федерации (1997 г., далее – ВК РФ), Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г., далее – УЖТ РФ), Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г., далее – КТМ РФ), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г., далее – КВВТ РФ), Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г., далее – УАТ и ТЭТ РФ). Вместе с ними продолжают действовать нормативные акты, изданные в их развитие, – Правила перевозок грузов, пассажиров, инструктивные указания Государственного арбитража СССР по вопросам, имеющим отношение к транспорту (об этом более подробно см. в гл. II), постановление Пленума Высшего арбитражного суда Российской Федерации.

Кроме того, есть еще один вид транспорта, которому уделяется недостаточно внимания – магистральный трубопроводный транспорт, регулирование которого осуществляется на уровне указов Президента и постановлений Правительства Российской Федерации. Между тем трубопроводный транспорт входит в транспортную систему Российской Федерации и призван обеспечивать потребности страны и населения в транспортировке нефти, нефтепродуктов, природного, нефтяного и искусственного углеводородных газов, бензина и конденсата, аммиака и воды как внутри страны, так и в международном сообщении. Это относится только к магистральным трубопроводам. При этом следует отметить, что подобные отношения регулируются на уровне законов в Белоруссии, Молдове, Украине, Казахстана, Великобритании, США, где трубопроводы сходят в транспортную систему.

Хотелось бы обратить внимание на одно обстоятельство, которое имеет существенное значение при изучении транспортного права и транспортного законодательства.

Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензий и т. д., продолжают оставаться неизменными уже многие годы. Это позволило использовать в настоящей работе высказывания и суждения известных юристов прошлых лет по различным спорным аспектам транспортного законодательства, которые продолжают быть актуальными и по сей день и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых проблем, существующих в транспортных обязательствах в настоящее время, и, кроме того, выработать свою точку зрения на те или иные положения транспортного законодательства. Таким образом, человек, изучающий данную тему, получает информацию о теоретическом обосновании тех или иных проблем, закладывая научный фундамент своей будущей специальности.

Поэтому абсолютно несостоятельны утверждения В.В. Витрянского¹ о том, что *«является некорректной ссылка на авторов – специалистов транспортного права, опубликовавших свои работы 40–50 лет назад при совершенно иных условиях экономического оборота, в условиях действия законодательства несуществующего государства»*.

Круг отношений, рассматриваемых в настоящей работе, весьма широк. Это отношения, связанные с понятием транспортного права, системой и структурой транспортного законодательства всех видов транспорта, понятием и заключением договоров перевозки на различных видах транспорта, с ответственностью транспортных организаций и клиентуры за ненадлежащее исполнение транспортных обязательств, иными транспортными договорами и т. д. Содержание нынешнего учебника отличается от содержания ранее изданных учебников тем, что в нем появилась новая глава – гл. VIII, в которой рассматриваются международные перевозки грузов, осуществляемые железнодорожным, морским, внутренневодным транспортом, воздушным и автомобильным транспортом. В главе исследуются международные договоры, в которых принимает участие Российская Федерация. Международные договоры, в которых Российская Федерация не принимает участие, в гл. VIII не исследуются.

В качестве приложения представлен текст Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), который позволит глубже понять содержание нового транспортного законодательства Российской Федерации.

¹ См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – М., 2001. – С. 278.

Глава I

Общая часть

§ 1. Понятие и предмет транспортного права

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.

Для определения предмета транспортного права необходимо выявить специфический признак отношений, регулируемых этим правом. Так, например, в ст.1 Устава железнодорожного транспорта установлено, что Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Таким образом, специфическим признаком отношений на железнодорожном транспорте является оказание услуг, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа. Но транспортное право регулирует отношения, связанные не только с железнодорожными перевозками, но и с перевозками на других видах транспорта. Следовательно, **предметом транспортного права** являются общественные отношения между транспортными предприятиями и клиентурой, возникающие в связи с оказанием услуг по использованию транспортных средств для осуществления перевозочного процесса.

Рассматривая место транспортного права в системе права, следует исходить из следующего.

Транспортное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их многочисленной клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными предприятиями как одного, так и разных видов транспорта. В разное время некоторые авторы публикаций предлагали признать самостоятельными отраслями права все транспортное право или его отдельные части. Так, например, в отношении воздушных перевозок был сделан вывод о необходимости признать воздушное право уже на современном уровне его развития самостоятельной отраслью права². Представители морского транспорта в более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятель-

² См.: Вопросы воздушного права: Сборник. Ч. 2. – М., 1930. – С. 211.

ной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании³.

Общепринято разграничивать отрасли права по предмету и методу правового регулирования. Как справедливо отмечал О.С. Иоффе, всякая отрасль права характеризуется двумя моментами: во-первых, определенным предметом регулирования, т. е. теми общественными отношениями, которые ею формируются, закрепляются и охраняются, и во-вторых, определенным методом регулирования, т. е. тем специфическим способом, при помощи которого законодатель на основе данной совокупности юридических норм обеспечивает нужное ему поведение людей как участников правоотношений⁴. Совершенно очевидно, что предмет правового регулирования в отдельной отрасли права должен служить однородный круг общественных отношений. Однако нередко такие однородные общественные отношения (как, например, в транспортной деятельности) складываются и развиваются под воздействием целого ряда других отраслей права: гражданского, административного, трудового и т. д. В таких случаях возникает необходимость в дополнительных мерах, позволяющих определить предмет данной отрасли права. В этом смысле наиболее важное значение имеет метод правового регулирования, под которым понимается юридическое средство воздействия, применяемое при правовом регулировании общественных отношений. Только единство предмета и метода регулирования является правильным классификационным признаком распределения норм права по отраслям.

Однако не все авторы исходят из того, что появление отрасли права возможно при наличии своих предмета и метода. Так, В.М. Левченко и И.Н. Сенякин указывают на такую, казалось бы, по их мнению, незначительную причину, мешающую легализоваться той или иной отрасли права, как неблагозвучное ее звучание. «Комплексирование законодательства, — говорят они, — в сферах культуры, образования, здравоохранения представлено законами кодифицированного типа (например, Закон РФ «Об образовании»)). Здесь возникает чисто терминологическое затруднение, как именовать такие отрасли⁵.

С этим мнением трудно согласиться, т. к. оно недостаточно аргументировано и доводы авторов представляются недостаточно обоснованными.

Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властноорганизационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Однако такое сочетание само по себе не является достаточным основанием для выделения транспортного права в самостоятельную отрасль. Не может служить аргументом и наличие уставов и кодексов на транспорте, а также большое количество нормативного материала, регулирующего отношения на транспорте.

Появление новой отрасли права возможно лишь там, где можно создать общие положения, отражающие общие принципы и методы регулирования для всех норм. Если это невозможно, то нельзя говорить о наличии самостоятельной отрасли права. Имущественные отношения, возникающие в связи с деятельностью транспортных предприятий, подчинены общим началам гражданского законодательства, а важнейший раздел транспортного права — договор перевозки — представляет собой институт гражданского права. Транспортное право определяется предметом и методом, характерными в своем большинстве для гражданского, административного, трудового права, которые не отражают единых особенностей, характерных только для транспортного права. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, еще не созрели условия для появления новой

³ См.: Жудро А.К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: Автореф. дисс... канд. юрид. наук — М., 1953.

⁴ См.: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. — М., 1967. — С. 7.

⁵ Общая теория государства и права. Академический курс в 2-х томах. Т. 2. Теория права / Под редакцией М.Н. Марченко. М., 1998. — С. 243.

отрасли права. Все сказанное позволяет сделать вывод, что транспортное право, а тем более его части, не являются самостоятельными отраслями права. Транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права. Оно регулирует разные по характеру отношения, которые возникают в процессе взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей.

Однако есть и другая точка зрения, с которой нельзя согласиться.

На состоявшейся в апреле 2004 г. Всероссийской научно-практической конференции «Теоретические проблемы формирования транспортного права» некоторые выступающие настаивали (не приводя при этом достаточно весомых аргументов) на том, что «транспортное право – это самостоятельная отрасль системы российского права, которая представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих однородную группу общественных отношений по организации и деятельности транспортных организаций, предприятий, физических лиц, присущими ей методами, основанная на определенных правовых принципах и обладающая самостоятельными источниками права, обеспечиваемая поддержкой общества и государства»⁶.

Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права – гражданского, административного, трудового, земельного и т. д. – состоит в регулировании деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны. Нормы транспортного права регулируют главным образом отношения между транспортными предприятиями и их клиентурой по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их в учебных заведениях выделяется в специальный самостоятельный курс. В этих взаимоотношениях (перевозчика и клиентуры) имеется ряд моментов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. Сюда относятся, например, заключение долгосрочных договоров, подача транспортных средств, ответственность за невыполнение обязательств, тарифы, предъявление претензий и исков и т. д. Специальные части транспортного права – железнодорожное, внутренневодное, воздушное, морское и автомобильное право – касаются конкретных вопросов, регулирующих отношения на каждом виде транспорта с учетом его специфики, например, оформление транспортных документов, порядок лицензирования транспортной деятельности и т. д.

Таким образом, транспортное право представляя собой комплексную отрасль российского права, не является самостоятельной отраслью права.

⁶ Государство и право // 2004. – № 9. – С. 114, 118.

§ 2. Виды транспорта. Управление транспортом

Управление транспортом имеет своей задачей своевременно и качественно обеспечить дальнейшее развитие и совершенствование транспорта страны, связанного с жизнедеятельностью всех отраслей экономики, и на этой основе содействовать более полному удовлетворению материальных и культурных потребностей общества. Различают пять основных видов транспорта: железнодорожный, морской, воздушный, речной и автомобильный.

Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте производится централизованно и относится к исключительной компетенции ОАО «Российские железные дороги».

Главными целями деятельности акционерного общества являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Особенностью ОАО «Российские железные дороги» является то, что все акции ОАО находятся в собственности Российской Федерации. Продажа и иные способы отчуждения находящихся в собственности Российской Федерации акций ОАО «Российские железные дороги», передача их в залог, а также иное распоряжение указанными акциями осуществляется только на основании федерального закона⁷.

Для достижения целей, указанных в Уставе ОАО «Российские железные дороги»⁸, оно вправе осуществлять следующие основные виды деятельности: оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с предоставлением этой инфраструктуры; выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования; перевозка пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа железнодорожным транспортом общего пользования, в т. ч. для государственных нужд, воинские и специальные железнодорожные перевозки; обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей обществу, и т. д.

Основными структурными единицами ОАО являются филиалы и представительства, которые не являются юридическими лицами и наделяются имуществом, принадлежащим обществу. После государственной регистрации ОАО «Российские железные дороги» все 17 управлений железных дорог являются его филиалами. Руководители филиалов назначаются президентом общества и действуют на основании выданных обществом доверенностей. Доверенности руководителям филиалов от имени общества выдает президент общества или лицо, исполняющее его обязанности. Президент ОАО назначается на должность и освобождается от должности Правительством Российской Федерации.

Таким образом, в результате реформы на железнодорожном транспорте произошло изменение формы собственности – железнодорожный транспорт из федеральной собственности перешел в частную собственность. При этом, учитывая появление филиалов, возникли проблемы с подсудностью споров.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в информационном письме от 2 апреля 2004 г. № С 1–7/уп–389 «О некоторых вопросах, связанных с подсудностью споров, вытекающих из договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом» разъяснил,

⁷ См.: ст. 6 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29 ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // СЗ РФ. – 2003. – № 9. – Ст. 805.

⁸ См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – М., 2001. – С. 278.

что в соответствии с ч. 3 ст. 38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.

Согласно Федеральному закону «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» от 27 февраля 2003 г. № 29ФЗ в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги», которое, в частности, осуществляет перевозку грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа.

Железные дороги, ранее являвшиеся самостоятельными юридическими лицами-перевозчиками, в настоящее время имеют статус филиала открытого акционерного общества. Общество выдало генеральную доверенность начальникам железных дорог, в соответствии с которой филиал вправе в т. ч. вести актово-претензионную работу, заключать и расторгать договоры, вносить в них изменения и дополнения.

Ч. 5 ст. 36 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации предусмотрено, что иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его филиала, расположенного вне места нахождения юридического лица, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения юридического лица или его филиала.

Поэтому если истцом предъявлен в арбитражный суд иск к ОАО «Российские железные дороги», вытекающий из перевозки груза, по месту нахождения железной дороги – филиала общества, такой иск подлежит рассмотрению по существу этим судом без передачи его на рассмотрение арбитражного суда по месту нахождения ОАО «Российские железные дороги».

Если иск, возникший в связи с осуществлением перевозки груза и вытекающий из деятельности филиала открытого акционерного общества, предъявлен к ОАО «Российские железные дороги» в Арбитражный суд города Москвы, а этот суд направил исковые материалы в арбитражный суд по месту нахождения филиала, последний в соответствии с ч. 4 ст. 39 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации должен рассмотреть его по существу.

Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти»⁹ Министерство путей сообщения было ликвидировано, а вопросы, регулируемые им, были переданы в ведение Министерства транспорта Российской Федерации. Оно было создано в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 20 мая 2004 г. № 649 «Вопросы структуры федеральных органов исполнительной власти»¹⁰. В состав Министерства вошли Федеральная служба по надзору в сфере транспорта¹¹, Федеральное агентство воздушного транспорта¹², Федеральное дорожное агентство¹³, Федеральное агентство железнодорожного транспорта¹⁴, Федеральное агентство морского и речного транспорта¹⁵, Федеральное агентство геодезии и картографии.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г.

⁹ СЗ РФ. – 2004. – № 11. – Ст. 945.

¹⁰ Там же. – № 21. – Ст. 2023.

¹¹ " СЗ РФ. – 2004. – № 32. – Ст. 3345.

¹² Там же. – 2004. – № 32. – Ст. 3343.

¹³ Там же. – 2004. – №. – Ст.

¹⁴ СЗ РФ. – 2004. – № 32. – Ст. 3344.

¹⁵ Там же. – № 31. – Ст. 3261.

№ 395¹⁶ (п. 1), Министерство транспорта является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта и Федерального агентства геодезии и картографии (п.2 Положения).

Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с Положением о министерстве разрабатывает проекты законодательных и иных нормативных актов, определяющих порядок функционирования транспортного комплекса, контролирует в пределах своей компетенции исполнение законодательных и иных нормативно-правовых актов, анализирует практику их применения в транспортном комплексе, согласовывает, утверждает в установленном порядке и издает обязательные для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе, правила, руководства, положения, стандарты, нормы, инструкции и другие нормативные акты, в т. ч. межведомственного характера, по вопросам, отнесенным к его компетенции, и дает по ним разъяснения.

¹⁶ Там же. – № 32. – Ст. 3342.

§ 3. Лицензирование транспортной деятельности

Государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации¹⁷ предусмотрела возможность приватизации предприятий морского, воздушного, внутреннего водного и автомобильного транспорта, которая позволила физическим и юридическим лицам осуществлять предпринимательскую деятельность (перевозка грузов и пассажиров, транспортно-экспедиторские и другие виды работ). При этом особо отмечалось, что такая деятельность может осуществляться только на основании специальных разрешений (лицензий). На железнодорожном транспорте предпринимательскую деятельность можно осуществлять на основании лицензии, полученной в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 г. № 134 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте»¹⁸. Это стало возможным в результате изменения формы собственности на железнодорожном транспорте в 2003 г. Это уже второе постановление Правительства РФ по вопросам лицензирования, которое издано в развитие основополагающегося Федерального закона от 8 августа 2001 г. № 128ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»¹⁹.

Постановлением были утверждены Положение о лицензировании перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом; 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 общим для всех положений является порядок выдачи лицензии. Лицензия предоставляется на пять лет. Срок действия лицензии может быть продлен по заявлению лицензиата в порядке, предусмотренном для переоформления лицензии. В Федеральном законе от 8 августа 2001 г. «О лицензировании отдельных видов деятельности» было особо отмечено, что со дня его вступления в силу введение лицензирования иных видов деятельности возможно только путем внесения дополнений в установленный данным законом перечень видов деятельности, на осуществление которых требуется лицензия, т. е. было установлено (и еще раз подтверждено ст.49 ГК), что любой вид деятельности, подлежащий лицензированию, может быть установлен только на федеральном уровне.

Ст.5 федерального закона определяет полномочия Правительства Российской Федерации при осуществлении лицензирования. Правительству предоставлено право утверждать положения о лицензировании конкретных видов деятельности; определять федеральные органы исполнительной власти, которые могут осуществлять лицензирование конкретных видов деятельности; устанавливать виды деятельности, лицензирование которых осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В ст.17 федерального закона к числу лицензируемых видов деятельности отнесен целый ряд видов предпринимательской деятельности, связанных с перевозкой грузов и пассажиров.

¹⁷ Утверждена указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1994. – № 1. – Ст. 2.

¹⁸ СЗ РФ. – 2006. – № 12. – Ст. 1305.

¹⁹ Там же. – 2001. – № 33(1). – Ст. 3430.

На морском транспорте обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой морским транспортом пассажиров и грузов; сюрвейерское обслуживание морских судов в морских портах; погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах; деятельность по обслуживанию буксировок морским транспортом (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

На внутреннем водном (речном) транспорте обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой внутренним водным транспортом пассажиров и грузов; погрузочно-разгрузочной деятельностью на внутреннем водном транспорте.

На воздушном транспорте лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой грузов и пассажиров; деятельность по техническому обслуживанию воздушных судов; деятельность по ремонту воздушных судов; деятельность по применению авиации в отраслях экономики.

На автомобильном транспорте обязательному лицензированию подлежат перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя); перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом; перевозки грузов емкостью свыше 3,5 т (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Руководствуясь полномочиями, предоставленными ему Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» (как ранее действующим, так и нынешним), Правительство Российской Федерации утвердило на каждом виде транспорта положения о лицензировании конкретных видов деятельности.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 г. № 134, которое упоминалось выше, для осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте и, соответственно, 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 трех (пяти) лет за последние десять лет трудовой деятельности.

В настоящее время при осуществлении предпринимательской деятельности, связанной с перевозочным процессом на морском транспорте, физические и юридические лица руководствуются положениями о лицензировании перевозок морским транспортом грузов, пассажиров, деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом; погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах; сюрвейерского обслуживания морских судов в морских портах, утвержденными постановлением Правительства Российской Феде-

рации от 19 июня 2002 г. № 447²⁰. В соответствии с этими положениями лицензированию подлежит вышеперечисленная деятельность юридических лиц независимо от формы собственности, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, связанная с:

- а) перевозкой грузов и пассажиров, фрахтовыми операциями по перевозкам грузов и пассажиров на морском транспорте, буксировкой судов и других плавучих объектов;
- б) обслуживанием судов в портах с целью обеспечения жизнедеятельности судовых экипажей и безопасности мореплавания;
- в) транспортно-экспедиционным обслуживанием, погрузочно-разгрузочной деятельностью в морских портах.

Лицензия выдается в соответствии с новым порядком, на каждый вид деятельности Федеральной службой по надзору в сфере транспорта на срок не менее чем пять лет. Ст.8 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» допускает, что Положением 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; характеристики судов и плавучих объектов, погрузочно-разгрузочного оборудования, причалов и других средств, необходимых для выполнения соответствующего вида деятельности. В случае аренды основных средств предоставляются копии документов, подтверждающих право их использования для лицензированного вида деятельности. Лицензирующий орган принимает решение о предоставлении лицензии в срок, не превышающий 60 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.

При осуществлении предпринимательской деятельности, связанной с воздушным транспортом, следует руководствоваться Федеральными авиационными правилами лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 г. № 85²¹. В соответствии с этими правилами (п.2) лицензированию подлежат следующие виды деятельности:

- а) осуществление и обеспечение воздушных перевозок (внутренних и международных) пассажиров, багажа, грузов и почты на коммерческой основе;
- б) обслуживание воздушного движения, а также обслуживание воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах;

²⁰ СЗ РФ. – 2002. – № 26. – Ст. 2590.

²¹ » СЗ РФ. – 2002. – № 26. – Ст. 2590.

в) проведение авиационных работ для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в т. ч. выполняемых в воздушном пространстве иностранных государств, и деятельность по обеспечению авиационных работ;

г) подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала.

Лицензии выдаются в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 января 2006 г. № 45 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности»²² Федеральным агентством воздушного транспорта. Некоммерческая деятельность в области гражданской авиации может осуществляться без лицензий.

Для получения лицензии заявитель представляет все документы, предусмотренные ст.9 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также документы, предусмотренные Федеральными авиационными правилами: копию документа, подтверждающего профессионально-техническую (технологическую) возможность заявителя выполнять лицензированный вид деятельности (свидетельства эксплуатанта, сертификаты).

Лицензирование перевозочной (перевозка грузов и пассажиров) погрузочно-разгрузочной деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на внутреннем водном транспорте в Российской Федерации, производится в соответствии с Положениями о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте²³, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 27 мая 2002 г. № 345. В данных Положениях детально регулируются отношения, связанные с выдачей лицензии юридическим и физическим лицам, занимающимся предпринимательской деятельностью при осуществлении ими перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям; осуществлении ими погрузочно-разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте.

Лицензия выдается Федеральной службой по надзору в сфере транспорта на срок не менее пяти лет по установленной им форме.

На автомобильном транспорте при осуществлении деятельности, которая подлежит обязательному лицензированию, руководствуются Положением, которое устанавливает ее виды и порядок их лицензирования.

Обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации. Она регулируется Положением о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 14 марта 1997 г. № 295²⁴. В соответствии с ним (п.2) лицензированию подлежит деятельность юридических лиц независимо от организационно-правовой формы, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, выполняющих: а) городские, пригородные и междугородные перевозки, в т. ч. межобластные (имеются в виду перевозки между субъектами Российской Федерации); б) перевозки пассажиров легковыми автомобилями на коммерческой основе. Выдача лицензий осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, которые на это уполномочены.

В настоящее время деятельность, связанная с транспортно-экспедиционным обслуживанием, лицензированию не подлежит (ст.7 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», предусматривающая лицензирование транспортно-экспедиционной деятельности, исключена из Закона²⁵).

²² СЗ РФ. – 1998. – № 5. – Ст. 622.

²³ Там же. – 2006. – № 6. – Ст. 700.

²⁴ СЗ РФ. – 2002. – № 23. – Ст. 2158.

²⁵ Там же. – 1997. – № 12. – Ст. 1432.

В тех случаях, когда необходимо получение лицензии на осуществление деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации, следует руководствоваться Положением, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1992 г. № 118²⁶. В соответствии с ним лицензии на осуществление деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием автотранспортных средств, выдаются региональными отделениями Российской транспортной инспекции и ее филиалами.

Контроль соблюдения порядка лицензирования на железнодорожном, морском, внутреннем водном, автомобильном и воздушном транспорте, в т. ч. за выполнением лицензионных требований и иных условий, осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и Федеральным агентством воздушного транспорта непосредственно или через свои территориальные органы. Наличие лицензии, связанной с осуществлением транспортного процесса, не освобождает юридическое лицо или индивидуального предпринимателя от обязанности иметь необходимые свидетельства, рабочие дипломы, сертификаты и другие документы, предусмотренные действующими правилами по эксплуатации транспортных средств, оборудования, технических средств, устройств и т. д. Например, на внутреннем водном транспорте обязательной сертификации подлежат суда внутреннего и смешанного плавания, судовые устройства, механизмы и оборудование. Такой же порядок установлен и на воздушном транспорте.

²⁶ СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 167.

Глава II

Источники правового регулирования

§ 1. Понятие источников транспортного права

Под источником транспортного права понимают обычно ту юридическую форму, в которой выражается правотворческая деятельность государства и с помощью которой воля законодателя становится обязательной для исполнения. В составе транспортного законодательства различают следующие основные источники права: законы, указы Президента Российской Федерации, подзаконные нормативные акты. К источникам транспортного права также относятся санкционированные обычаи, 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 является источником транспортного права, выступая в качестве юридической базы его развития. В то же время Конституция содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту.

Конституция Российской Федерации (ст.71) относит управление федеральным транспортом, путями сообщения к ведению Российской Федерации. Это положение является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

Несомненно, важный источник транспортного права – это 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.

Источниками транспортного права являются и транспортные уставы и кодексы, действующие в настоящее время. Они детально регулируют отношения, возникающие на транспорте. Это

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), Воздушный кодекс Российской Федерации (1997 г.), Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.), Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.). Особенностью данных нормативных актов является то, что основные положения в них регулируются нормами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации (гл. 40).

К числу источников транспортного права относятся указы Президента Российской Федерации, регулирующие наиболее важные и конкретные сферы транспортных отношений. Например, Указ Президента Российской Федерации от 3 мая 1995 г. № 438 «О Российской академии путей сообщения»²⁷, Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации»²⁸, Указ Президента Российской Федерации от 2 октября 1998 г. № 1175 «Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности»²⁹.

²⁷ Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 7. – Ст. 572.

²⁸ Там же. – 1996. – № 21. – Ст. 2471.

²⁹ Там же. – 1998. – № 40. – Ст. 4941.

Источниками транспортного права являются также подзаконные акты, которые можно разделить на две группы: 1) постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации и 2) инструкции, постановления и правила, исходящие от министерств и ведомств. Например, постановление Правительства Российской Федерации от 20 мая 1998 г. № 466 «О возложении функций государственного надзора за безопасностью судоходных гидротехнических сооружений на Министерство транспорта Российской Федерации»³⁰, постановление Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2001 г. № 278 «О мерах государственной поддержки обновления парка морских, речных, воздушных судов и их строительства»³¹, постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 «О Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)»³².

Министерству транспорта Российской Федерации предоставлено право самостоятельно принимать правовые акты в установленной сфере деятельности: правила перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов; правила формирования, применение тарифов, взимание сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов; правила государственной регистрации и государственного учета гражданских воздушных судов; условия обеспечения ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам; порядок выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов и т. д. Все указанные нормативные акты обязательны для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе³³.

К источникам транспортного права следует отнести также обычаи делового оборота. Обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе (опубликовано в печати, изложено во вступившем в законную силу решении суда по конкретному делу, содержащему сходные обстоятельства и т. п.). Причем ст. 5 Гражданского кодекса Российской Федерации специально подчеркивает, что обычаи делового оборота, противоречащие обязательным для участников соответствующего отношения положениям законодательства или договору, не принимаются. Например, согласно ст. 130–132 Кодекса торгового мореплавания при отсутствии соответствующего соглашения сторон вопрос о сроке погрузки, о размере платы за простои разрешается на основе обычаев, действующих в данном порту.

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 (об этом более подробно см. § 2 настоящей главы).

Примером может служить постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железного транспорта Российской Федерации», в котором Пленум Высшего Арбитражного Суда разъясняет, как следует применять судам на прак-

³⁰ Там же. – 1998. – № 21. – Ст. 2241.

³¹ Там же. – 2001. – № 16. – Ст. 1607.

³² Там же. – 2001. – № 51. – Ст. 4895.

³³ П. 5.2 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации.

тике отдельные положения Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г.³⁴.

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. № 7³⁵ 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. Эти нормативные акты также являются источником транспортного права.

³⁴ Вестник ВАС РФ. – 2005 г. – № 1. – С. 5 (в ред. Пост. Пленума ВАС от 1.07.2010 г. № 37).

³⁵ Вестник ВАС РФ. – 1992. – № 1. – С. 77.

§ 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. Что же следует понимать под практикой арбитражных судов?

Под практикой арбитражных судов следует понимать обобщенное выражение единой линии арбитражных судов, находящей свое воплощение во вступивших в законную силу решениях и определениях различных инстанций арбитражных судов. Выявление такой единой линии важно для правильного толкования нормативных актов и их правильного применения, что нередко приводит к восполнению пробелов в действующем законодательстве. Она учитывается законодателем в процессе совершенствования действующего транспортного законодательства и издания новых нормативных актов.

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

С одной стороны, транспортное законодательство служит основой для формирования устойчивой практики арбитражных судов при разрешении споров с участием 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 транспортного законодательства.

С другой стороны, арбитражные суды, применяя те или иные положения 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. Как правило, подобная конкретизация бывает необходимой в том случае, когда норма транспортного законодательства представлена настолько в общей форме, что без соответствующего разъяснения и уточнения не может быть правильно применена. Как справедливо отмечают некоторые авторы, *«конкретизация – это один из способов познания, раскрытия содержания закона; вторая, более высокая форма конкретизации – создание детализирующих закон правоположений в рамках закона»*³⁶;

б) восполнения пробелов в транспортном законодательстве с помощью новых правил, создаваемых в процессе толкования действующих норм транспортного законодательства, что дает нам основание для вывода о том, что постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда в отдельных случаях носят нормативный характер и являются дополнительным источником гражданского права³⁷.

В настоящее время нет единого мнения относительно того, являются постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда источником гражданского права или нет. По мнению

³⁶ Вестник ВАС РФ. – 2005 г. – № 1. – С. 5 (в ред. Пост. Пленума ВАС от 1.07.2010 г. № 37).

³⁷ Вестник ВАС РФ. – 1992. – № 1. – С. 77.

отдельных авторов, постановления пленумов Высшего Арбитражного Суда должны лишь толковать и разъяснять смысл гражданского законодательства, а не создавать новые нормы гражданского права. При этом они ссылаются на то обстоятельство, что нет законов, наделяющих судебные органы правотворческими функциями. Поэтому, по их мнению, постановления пленумов не являются источником гражданского права³⁸.

По мнению Е.А. Суханова, высшие судебные органы в соответствии со ст. 126, 127 Конституции Российской Федерации вправе давать судам разъяснения по вопросам применения законодательства, содержащие обязательное толкование действующих правовых норм. Такие разъяснения «в порядке судебного толкования» обычно принимаются в форме постановлений пленумов соответствующих судов. Эти акты не должны содержать новых правовых норм, однако закрепленное ими толкование содержания правовых норм является обязательным для соответствующей судебной системы, а тем самым и для сторон различных споров³⁹.

Однако О.С. Иоффе полагал, что к числу источников гражданского права подзаконного характера должны быть отнесены инструкции и инструктивные указания Госарбитража СССР⁴⁰ (продолжающие действовать в настоящее время в отношении регулирования транспортных отношений). Подобной точки зрения придерживался и Ю.Х. Калмыков, который считал, что судебные пленумы в ряде случаев, разъясняя смысл действующего законодательства, фактически формулировали новое правило, отличное от того, которое содержалось в нормативном акте. Полагаем, что вторая точка зрения является наиболее правильной.

Действительно, в действующем законодательстве не закреплено положение, согласно которому отдельные постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации могут носить нормативный характер, однако из этого обстоятельства нельзя делать вывода о том, что в деятельности Пленума Высшего Арбитражного Суда не может быть нормотворчества.

Правоприменительный процесс, осуществляемый арбитражными судами, не может не порождать ситуаций, не укладывающихся в рамки норм, установленных и закрепленных в обычных источниках права. И тогда подобные пробелы в законодательстве восполняются с помощью новых правил, возникающих в процессе толкования действующих норм права, но уже сформулированных на уровне постановлений пленумов Высшего Арбитражного Суда⁴¹.

Рассмотрим каждую из этих форм.

Важное место в практике пленумов Высшего Арбитражного Суда занимают вопросы конкретного толкования норм 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.

В полной мере значение конкретного толкования как деятельности проявляется в разъяснениях, когда арбитражный суд *«в той или иной форме внешне выражает свое понимание содержания нормативного правового предписания, определенным образом интерпретирует его»*⁴². Причем, раскрывая содержание закона либо иного нормативного акта, Пленум Высшего Арбитражного Суда нередко переходит к другой, более высокой форме конкрети-

³⁸ См.: Гражданское право. Учебник Санкт-петербургского университета / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. Ч. 1. – СПб., 1996. – С. 34.

³⁹ См.: Гражданское право. Учебник МГУ / Под ред. Е.А. Суханова. Т. 1. – М., 2004. – С. 81.

⁴⁰ См.: Судебная практика в советской правовой системе / Под ред. С.Н. Братуся – М., 1975. – С. 20.

⁴¹ Можно согласиться с такой трактовкой восполнения пробелов в законе, которое дано С.И. Вильнянским в работе «Значение судебной практики в гражданском праве» // Ученые труды ВИЮНа. Вып. IX. – М., 1947. – С. 274.

⁴² См.: Гражданское право. Учебник Санкт-петербургского университета / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. 4.1. – СПб., 1996. – С. 34.

зации закона либо подзаконного акта – созданию детализирующих закон или подзаконный акт положений в рамках закона либо подзаконного акта, *«т. е. практически к созданию в процессе толкования и правоприменения положений своеобразного нормативного характера, отличающихся от подзаконных актов иных государственных органов, уполномоченных на издание этих актов»*⁴³.

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

Согласно ст. 116(4) 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. № 30)⁴⁴.

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. № И-1-14 (п.6)⁴⁵ в отношении разграничения ответственности перевозчика и грузоотправителя при пломбировании транспортных средств. Оно продолжает действовать и в настоящее время. Согласно этому Положению в коммерческом акте, составляемом перевозчиком, должно содержаться не только указание о наличии запорно-пломбировательных устройств (ЗПУ) и отсутствии следов их вскрытия или повреждения, но и описание оттисков с них при пломбировании вагонов (контейнеров) ЗПУ железной дорогой, буквенное сокращенное наименование железной дороги отправления, индивидуальный контрольный знак из семи цифр, товарный знак предприятия – изготовителя, последнюю цифру года выпуска ЗПУ и его название. При отсутствии в коммерческом акте перечисленных выше сведений о знаках на пломбах ответственность за несохранность груза возлагается на железную дорогу, если она не докажет отсутствия своей вины.

Нередко при толковании норм транспортного законодательства практика арбитражных судов восполняет пробелы, имеющиеся в транспортном законодательстве. Как правило, это всегда связано с тем, что транспортное законодательство не регулирует те или иные положения, касающиеся отношений перевозчиков и грузоотправителей.

Ст.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 пере-

⁴³ Братусь С.Н., Венгеров А.Б. Судебная практика в советской правовой системе. – М., 1975. – С. 20. Изложенная авторами позиция в отношении судебной практики судов общей юрисдикции может быть отнесена и к практике арбитражных судов.

⁴⁴ См.: Гражданское право. Учебник МГУ / Под ред. Е.А. Суханова. Т. 1. – М., 2004. – С. 81.

⁴⁵ Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. – М., 1967. – С. 52.

возчика. 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 № 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 перевозчика технически неисправные вагоны, контейнеры, он (перевозчик) не освобождается от ответственности за несохранность груза.

Полагаем, что данное разъяснение необоснованно освобождает грузоотправителя от ответственности в случае повреждения груза из-за погрузки его в технически неисправное транспортное средство. Грузоотправитель, обнаружив, что ему подано технически неисправное транспортное средство, вправе отказаться от него (в соответствии со ст.20 УЖТ) и потребовать его замены. Осуществив погрузку груза в технически неисправное транспортное средство, грузоотправитель тем самым взял на себя ответственность за его дальнейшее состояние (порчу, повреждение).

Своим постановлением Пленум Высшего Арбитражного Суда, разъясняя положения ст.20 УЖТ, фактически восполнил пробел в действующем транспортном законодательстве, существенно дополнив его положением, которого вообще не было в УЖТ, – установил ответственность железной дороги, которая вообще не была предусмотрена УЖТ, причем значительно расширив ее за счет неправомερных (как мы полагаем) действий грузоотправителя.

Ст.119 УЖТ, 160 КВВТ, 402 КТМ, и ст.38 УАТ и ТЭТ установлено, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности перевозчика, паромходства, 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 ни УЖТ, ни КВВТ (иначе в КТМ – ст. 161) ни УАТ и ТЭТ такая проверка состояния груза и его веса не предусмотрена, т. к. эти обстоятельства не указаны в перечисленных выше статьях. 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. № И-1-23 «О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении» (п.16)⁴⁶ 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. Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или по весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, и при-

⁴⁶ Систематизированный сборник. – С. 229. Данное Инструктивное письмо в настоящее время действует.

бывшие 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 транспортного законодательства (в частности, касающиеся железнодорожного транспорта), которые весьма существенно дополняют действующее законодательство.

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. № 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. Полагаем, что указанное разъяснение, хотя оно и сделано в отношении железнодорожного транспорта, может быть применено и при предъявлении претензии воздушному и автомобильному перевозчикам, которые также установили сокращенные сроки для предъявления претензий.

Безусловно, это разъяснение Пленума Высшего Арбитражного Суда (а подобное разъяснение было дано также в 1998 г.) учитывалось разработчиками проектов двух кодексов и Устава: Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (вступившего в действие с мая 1999 г.), Кодекса внутреннего водного транспорта (март 2001 г.) и УАТ и ГЭТ (2007 г.). В статье 406 КТМ, ст.161 КВВТ и ст.39 УАТ и ГЭТ установлено, что претензии к перевозчику, вытекающие из договора морской и внутренней водной перевозки груза, а также автомобильной перевозки грузов, могут быть предъявлены в течение срока исковой давности

(т. е. в течение одного года). Этим самым снимаются все формальные проблемы, которые могли возникнуть, если бы разработчики Кодекса торгового мореплавания, Кодекса внутреннего водного транспорта и Устава автомобильного транспорта пошли по пути разработчиков Устава железнодорожного транспорта (2003 г.) и Воздушного кодекса (1997 г.).

Как же следует оценивать деятельность Пленума Высшего Арбитражного Суда, направленную на восполнение пробелов в действующем транспортном законодательстве? На первый взгляд действия Пленума Высшего Арбитражного Суда как будто подпадают под ст.13 Федерального конституционного закона от 25 апреля 1995 г. «Об арбитражных судах в Российской Федерации»⁴⁷, в соответствии с которой ему предоставлено право давать разъяснения по вопросам применения законодательства при разрешении судебных споров. Однако в этой статье ничего не говорится о праве Пленума Высшего Арбитражного Суда на восполнение пробелов в действующем законодательстве, и в данном случае Пленум Высшего Арбитражного Суда несколько превышает предоставленные ему законом полномочия. Но в то же время эта деятельность по восполнению пробелов в действующем транспортном законодательстве основывается на длительном, систематическом применении соответствующих нормативных актов и изучении практики арбитражных судов и, следовательно, достаточно обоснованна, что является дополнительным аргументом в пользу того, что постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда являются источником права.

⁴⁷ См.: Калмыков Ю.Х. Вопросы применения гражданско-правовых норм. – Саратов, 1976. – С. 31–45.

§ 3. Транспортное право и транспортное законодательство

Транспортное право и транспортное законодательство – понятия, тесно связанные друг с другом, но не тождественные: если первое представляет собой совокупность норм права, то второе – это совокупность нормативных актов. Нельзя смешивать систему права с системой законодательства, хотя следует стремиться к тому, чтобы система законодательства отражала систему права. Систему нормативных актов, содержащих нормы, регулирующие транспортные отношения, называют **транспортным законодательством**. Транспортному законодательству присущи определенные особенности, которые складывались как под воздействием объективных условий, так и в результате субъективных представлений законодателя о целесообразности принятия тех или иных решений в области правового регулирования деятельности транспорта. Вместе с тем следует особо подчеркнуть, что транспортное законодательство Российской Федерации вобрало в себя все основные положения транспортного законодательства Союза ССР. Это касается определения договора перевозки груза и пассажиров, положений, связанных с ответственностью за неподачу транспортных средств, утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, регулирования отношений при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. При сравнении действующего транспортного законодательства Российской Федерации с ранее действующим законодательством Союза ССР наблюдается определенная преемственность основных положений, регулирующих отношения на транспорте. Это, безусловно, оказывает определенное влияние на изучение действующего транспортного законодательства.

Анализируя законодательство о транспорте, следует отметить следующие присущие ему особенности.

1. Транспортное законодательство является наиболее кодифицированным массивом в российском законодательстве. На всех видах транспорта приняты и действуют транспортные уставы и кодексы, регулирующие значительное количество отношений между перевозчиками и клиентурой, причем это законодательство постоянно совершенствуется, развивается динамично, с учетом развития экономики страны. Особенно четко это можно проследить на примере развития законодательства о железнодорожных перевозках (на анализе уставов железных дорог). С 1920 г. по настоящее время было принято восемь уставов железных дорог⁴⁸, 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.

Уставом железных дорог 1935 г. регламентировался еще более широкий круг вопросов. В нем имелся раздел, в котором подробно регулировались вопросы планирования перевозок грузов, уточнялось, какие документы могут быть представлены в качестве основания для предъявления претензии.

⁴⁸ УЖД 1920 г. // СУ РСФСР. – 1920. – № 77. – Ст. 362; № 84. – Ст. 419. УЖД 1922 г. // СУ РСФСР. – 1922. – № 38. – Ст. 445. УЖД 1927 г. // СЗ СССР. – 1927. – № 30. – Ст. 307–308. УЖД 1935 г. // СЗ СССР. – 1935. – № 9. – Ст. 73. УЖД 1954 г., утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г. № 2414. УЖД 1964 г. // СП СССР. – 1964. – № 5. – Ст. 36. ТУЖД 1998 г. // СЗ РФ. – 1998. – № 2. – Ст. 218. УЖТ 2003 г. // СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.

Наиболее подробно взаимоотношения перевозчика и грузоотправителей (грузополучателей) регулировались Уставом железных дорог 1954 г. В отличие от предыдущих уставов, он регулировал прямые смешанные перевозки грузов с участием других видов транспорта; специальный раздел был посвящен железнодорожным подъездным путям необщего пользования. Устав более четко и конкретно регулировал вопросы, которые не получили полного отражения в предыдущих уставах (он состоял из 228 статей).

Эта тенденция сохранилась и в Уставе железных дорог 1964 г., который четко регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) с железной дорогой. Устав 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), исходя из рыночных отношений, 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. Так, например, железные дороги и грузоотправители получили возможность заключать долгосрочные договоры об организации перевозок грузов, при отсутствии у грузополучателей возможности для промывки вагонов эту работу проводит железная дорога в соответствии с заключенным договором. 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 электроснабжения, 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 необщего 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.

Аналогичное развитие получило законодательство о воздушных, морских и речных перевозках. Уставы и кодексы, регулирующие эти перевозки, были приняты значительно позже, чем первые уставы железных дорог, и, естественно, учли опыт ранее разработанных документов⁴⁹.

Несколько своеобразно развивалось законодательство, регулирующее перевозки автомобильным транспортом. До 1969 г. на автомобильном транспорте не было кодифицированного акта. Перевозка грузов и пассажиров регулировалась большим числом нормативных актов. В 1969 г. был принят Устав автомобильного транспорта, а в 2007 г. – Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта⁵⁰.

2. В транспортном законодательстве отражается особенность договоров, заключаемых транспортными предприятиями с большим кругом клиентуры: это и ограниченная ответственность транспортных предприятий за нарушение договорных обязательств, и обязательное предъявление претензий к транспортным предприятиям, и т. д. Так, в российском законодательстве до сих пор действуют принятые еще первыми уставами и кодексами правила об ограниченной ответственности транспортных предприятий перед клиентурой за нарушение условий договора. Обязательно предъявление претензии к транспортной организации в пределах срока исковой давности.

3. В транспортном законодательстве, в отличие от других подотраслей гражданского законодательства, действует большое количество императивных норм, правила которых не могут быть заменены каким-либо иным условием. Особенно четко это прослеживается при анализе законодательства о железнодорожном и автомобильном транспорте (например, ст. 11, 18, 20, 33, 120 УЖТ. Немало норм подобного содержания и в законодательстве о других видах транспорта).

4. На 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 международные перевозки. Особенно это влияние ощущается при анализе статей Воздушного кодекса

Российской Федерации и Кодекса торгового мореплавания. Например, в области торгового мореплавания основным международным соглашением является Брюссельская конвенция 1924 г., протокол которой содержит специальную оговорку о том, что участники Конвенции могут ввести ее в действие, *«либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией в форме, соответствующей этому законодательству»*⁵¹.

Кодекс торгового мореплавания в своих статьях отразил все важнейшие положения Брюссельской конвенции (например, порядок составления коносамента и его реквизиты – ст. 142, 144, 146 КТМ).

⁴⁹ См.: Устав внутреннего водного транспорта СССР 1930 г. // СЗ СССР. – 1930. – № 55. – Ст. 581; Устав внутреннего водного транспорта СССР 1955 г. // СЗ СССР. – Т. 8. – Ст. 199; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации // СЗ РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001; Кодекс мореплавания Союза ССР 1929 г. // СЗ СССР. – 1929. – № 41. – Ст. 366; Кодекс торгового мореплавания Союза ССР 1968 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1968. – № 39. – Ст. 351; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. // СЗ РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207; Воздушный кодекс Союза ССР 1935 г. // СЗ СССР. – 1935. – № 43. – Ст. 359; Воздушный кодекс Союза ССР 1961 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1961. – № 52. – Ст. 538; Воздушный кодекс Союза ССР 1983 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1983. – № 20. – Ст. 303; Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. // СЗ РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

⁵⁰ Устав автомобильного транспорта РСФСР утвержден 8 января 1969 г. постановлением Совета Министров РСФСР № 12 // СП РСФСР. – 1969. – № 2–3. – Ст. 8; Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта был утв. 8 ноября 2007 г. // Российская газета от 14 ноября 2007 г.

⁵¹ См.: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М., 1981. – С. 52, 222.

Воздушный кодекс Российской Федерации и его отдельные статьи учли положения Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации, участником которой является Российская Федерация.

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

§ 4. Транспортное законодательство: его система и структура

В силу определенных причин в процессе своего становления и развития транспортное законодательство сложилось в более или менее четкую систему нормативных актов, сгруппированных по сферам деятельности (перевозки грузов железнодорожным, морским, речным, воздушным, автомобильным транспортом, перевозка пассажиров и т. д.).

Система транспортного законодательства может быть подразделена на горизонтальную и вертикальную структуры. В основе первой лежат горизонтальные связи между элементами системы транспортного законодательства, обычно производные от характера взаимосвязей между составными частями предмета регулирования. Для вертикальной же структуры транспортного законодательства характерна взаимосвязь законодательного материала по другому признаку – по вертикальным, иерархическим связям между его элементами, по отношениям субординации.

По своему содержанию акты, входящие в горизонтальную и вертикальную структуры системы транспортного законодательства, делятся на кодификационно-комплексные и простые. К **кодификационно-комплексным актам** относятся такие акты, которые имеют своим предметом разнородные общественные отношения, что предполагает использование двух или нескольких юридических методов. Примером таких актов являются транспортные уставы и кодексы.

Простыми являются такие акты, которые не противоречат кодификационным актам и могут лишь уточнять, дополнять и конкретизировать их.

Например, такими актами на транспорте являются Правила перевозок грузов и пассажиров, действующие на каждом виде транспорта, которые уточняют и конкретизируют положения, закрепленные в транспортных уставах и кодексах.

В основе горизонтальной структуры транспортного законодательства лежит система законодательных актов, отличающихся большим разнообразием по содержанию и форме. Она регулирует вопросы, которые касаются всех видов транспорта (железнодорожного, речного, морского, воздушного, автомобильного). В эту систему входят законодательные акты самого высокого уровня: законы Российской Федерации, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, а также акты об отдельных видах транспорта (железнодорожно-транспортное законодательство, внутреннее водное транспортное законодательство, морское транспортное законодательство, воздушно-транспортное законодательство, автомобильно-транспортное законодательство).

Систему указанных актов возглавляет Гражданский кодекс Российской Федерации⁵², гл.40 которого посвящена перевозке грузов и пассажиров. В ст.784–800 ГК РФ регулируются положения, являющиеся общими для всех видов транспорта: понятие договора перевозки грузов и пассажиров; вопросы ответственности за утрату, порчу, недостачу и повреждение груза или багажа; порядок предъявления претензий и исков и т. д.

В систему актов данной структуры входят также постановление Верховного Совета РСФСР от 3 октября 1990 г. «О неотложных мерах по улучшению обеспеченности транспортом общего пользования РСФСР»⁵³; Указ Президента Российской Федерации от 7 июля 1992 г. № 750 «О государственном обязательном страховании пассажиров»⁵⁴; Указ Президента Российской Федерации от 15 марта 1996 г. № 382 «О совершенствовании системы

⁵² Введен в действие с 1 марта 1996 г. // СЗ РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410, 411.

⁵³ Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР. – 1990. – № 19. – Ст. 194.

⁵⁴ См.: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М., 1981. – С. 52, 222.

государственного управления транспортным комплексом в Российской Федерации» (с изменениями от 9 июля 1997 г.)⁵⁵; постановление Правительства Российской Федерации от 20 июня 1992 г. № 411 «О государственной поддержке функционирования транспорта в Российской Федерации в 1992 году»; постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 30 августа 1993 г. № 876 «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году» (с изменениями от 26 июня и от 4 августа 1995 г., от 12 февраля 1996 г.)⁵⁶; постановление Правительства Российской Федерации от 20 мая 1998 г. № 466 «О возложении функций государственного надзора за безопасностью судоходных гидротехнических сооружений на Министерство транспорта Российской Федерации»⁵⁷; постановление

Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 705 «О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами»⁵⁸, и целый ряд подобных актов.

Особенностью этих актов является то, что в них регулируются положения, касающиеся всех видов транспорта.

В системе горизонтальной структуры транспортного законодательства следует выделить законодательство, которое регулирует непосредственно вопросы об отдельных видах транспорта. Оно состоит из актов об управлении транспортными министерствами и ведомствами, их компетенции, структуре. В эту систему входят также кодификационно-комплексные акты, содержащие не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права. К ним следует отнести все транспортные уставы и кодексы, действующие в настоящее время на территории нашей страны. Это Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г.; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации 2001 г.; Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г.; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г.; Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта 2007 г.

Каково же соотношение этих кодификационных актов с Гражданским кодексом Российской Федерации?

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 кодификационно-комплексных транспортных актов.

Вместе с тем следует иметь в виду, что Гражданский кодекс – отраслевой (гражданско-правовой) кодификационный акт, а Кодекс торгового мореплавания, Воздушный кодекс, Устав железнодорожного транспорта, Кодекс внутреннего водного транспорта – кодификационные акты комплексного характера, содержащие не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права. Гражданский кодекс приобретает, например, для Кодекса торгового мореплавания в соответствующей его части общее значение, согласно прямому указанию на это в ст. 1 Кодекса торгового мореплавания. Хотя указание, аналогичное ст. 1 Кодекса торгового мореплавания, отсутствует в других кодификационных транспортных актах, фактически они находятся в таком же положении в силу существующей логической и системной связи между ними и Гражданским кодексом.

⁵⁵ СЗ РФ. – 1996. – № 12. – Ст. 1065; 1997. – № 28. – Ст. 3422.

⁵⁶ Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 36. – Ст. 3416; 1995. – № 27. – Ст. 2574; № 33. – Ст. 3384; СЗ РФ. – 1996. – № 8. – Ст. 772.

⁵⁷ СЗ РФ. – 1998. – № 21. – Ст. 2241.

⁵⁸ СЗ РФ. – 2002. – № 39. – Ст. 3802.

В основе вертикальной структуры системы транспортного законодательства лежит иерархическое построение его нормативных актов.

Федеральное транспортное законодательство представляет собой единую взаимосвязанную подсистему гражданского законодательства. Ее составными элементами являются важнейшие акты, регулирующие транспортные отношения на всех видах транспорта. Как правило, эти акты принимаются Федеральным Собранием Российской Федерации, Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации.

Во главе отдельных системных образований транспортного законодательства стоят крупные кодификационные акты. Это транспортные уставы и кодексы. Остальные акты, входящие в эту систему, регулируют более частные вопросы и находятся в иерархической зависимости от такого крупного акта, хотя и принимаются и утверждаются одним и тем же органом. Особенно четко это можно проследить при изучении иерархического строения системы актов, регулирующих отношения на железнодорожном, морском и воздушном транспорте.

Основным актом в системе законодательства на **железнодорожном транспорте** является **Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации**, 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. № 621 «Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации»⁵⁹, постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 июля 1993 г. № 716 «О неотложных мерах по обеспечению устойчивой работы железнодорожного транспорта Российской Федерации в 1993 г.» (с изменениями от 6 мая 1994 г. и от 4 сентября 1995 г.)⁶⁰, постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 1992 г. № 833 «О повышении безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации»⁶¹, постановление Правительства Российской Федерации от 21 марта 1998 г. № 338 «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации»⁶², Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации»⁶³, постановление Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»⁶⁴, постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 1998 г. № 507 «О совершенствовании государственной политики на федеральном железнодорожном транспорте»⁶⁵, постановление Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1998 г. № 1029 «О Правилах исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте»⁶⁶, постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1999 г. № 224 «О совершенствовании регулирования тарифов на электроэнергию, потребляемую железнодорожным транспортом»⁶⁷, постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О

⁵⁹ Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1992. – № 9. – Ст. 608, с изменениями и дополнениями, внесенными постановлением Правительства РФ от 8 февраля 1999 г. № 134.

⁶⁰ Там же. – 1993. – № 31. – Ст. 2988; СЗ РФ. – 1994. – № 3. – Ст. 230; 1995. – № 37. – Ст. 3627.

⁶¹ Там же. – 1992. – № 22. – Ст. 1908.

⁶² СЗ РФ. – 1998. – № 14. – Ст. 1582.

⁶³ Там же. – 1996. – № 21. – Ст. 2471.

⁶⁴ СЗ РФ. – 1998. – № 20. – Ст. 2159.

⁶⁵ Там же. – 1998. – № 22. – Ст. 2467.

⁶⁶ Там же. – 1998. – № 36. – Ст. 4527.

⁶⁷ Там же. – 1999. – № 10. – Ст. 1241.

Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»⁶⁸, постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2002 г. № 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**⁶⁹ 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.

Правила оказания услуг по перевозке пассажиров состоят из пяти разделов. Они детально регулируют порядок перевозок пассажиров и багажа, ручной клади, порядок контроля при перевозках, всякого рода доплаты и т. д.

Следует обратить внимание на одну особенность, присущую Правилам перевозки грузов, которые будут разрабатываться и действовать на всех видах транспорта. 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. № 1009, все разрабатываемые на различных видах транспорта 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, т. к. представленные на государственную регистрацию правовые акты (в данном случае Правила и другие ведомственные акты, издаваемые транспортными ведомствами) 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 закреплён. 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 Федерации⁷⁰.

⁶⁸ Там же. – 2001. – № 23. – Ст. 2366.

⁶⁹ Там же. – 2005. – № 10. – Ст. 851.

⁷⁰ 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. № 111 // СЗ РФ. – 2005. – № 10. – Ст. 851.

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.

Правила перевозки и другие нормативные акты, а также изменения и дополнения, вносимые в них в установленном порядке, публикуются в сборниках правил перевозок и тарифов, которые издаются транспортными ведомствами.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации является основным актом, регулирующим отношения **морского транспорта** с клиентурой при перевозке грузов как в каботаже, так и в международных сообщениях, а также при перевозке пассажиров и багажа. Помимо указанного документа на морском транспорте действует целый ряд актов, которые посвящены урегулированию вопросов, не вошедших в Кодекс и требующих своего самостоятельного решения. Они, как правило, являются подзаконными актами. Это, например, Указ Президента Российской Федерации от 24 октября 1992 г. № 1298 «О мерах по стабилизации финансового положения морских пароходств Российской Федерации»⁷¹, Указ Президента Российской Федерации от 30 июня 1996 г. № 1004 «О государственной поддержке морского торгового флота России на Балтике»⁷², постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 г. № 1299 «Об организации управления морскими портами» (с изменениями от 28 августа 1997 г.)⁷³, постановление Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2000 г. № 324 «Об утверждении Положения о федеральной системе защиты морского пароходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания»⁷⁴, постановление Правительства Российской Федерации от 19 января 2000 г. № 44 «Об утверждении порядка создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации»⁷⁵, постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 2000 г. № 395 «Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта»⁷⁶, постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2000 г. № 404 «О перевозках и буксировке в каботаже судами, плавающими под флагом иностранного государства»⁷⁷ и целый ряд подобных актов. В настоящее время помимо Кодекса торгового мореплавания регулирование отношений на морском транспорте осуществляется нормативными актами, которые, развивая и уточняя отдельные положения Кодекса, не противоречат ему

Дальнейшая конкретизация положений, регулирующих перевозку грузов и пассажиров, производится Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа⁷⁸, которые более детально, чем Кодекс торгового мореплавания и действующие в его развитие акты, регулируют вопросы перевозки грузов, пассажиров и багажа между портами Российской Федерации и иностранными портами (п.3 Общих правил). Общие правила состоят из 148 статей и регулируют вопросы организации перевозок грузов, перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты, перевозку в прямом смешанном сообщении с участием других видов транспорта, вопросы ответственности перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей.

⁷¹ Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. – 1992. – № 44. – Ст. 2513.

⁷² СЗ РФ. – 1996. – № 27. – Ст. 3237.

⁷³ Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 51. – Ст. 5004; СЗ РФ. – 1997. – № 36. – Ст. 4188.

⁷⁴ СЗ РФ. – 2000. – № 16. – Ст. 1712.

⁷⁵ СЗ РФ. – 2000. – № 4. – Ст. 396.

⁷⁶ Там же – № 22. – Ст. 2311.

⁷⁷ Там же – Ст. 2318.

⁷⁸ Сборник правил перевозок и тарифов морского транспорта СССР. Вып. 62. – М., 1972.

Это места и нормы одновременной погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов; нормативы времени на расформирование поездов, групп вагонов, подачу и уборку вагонов; осуществление операций по приему и сдаче грузов; оформление и выдачу документов; подачу вагонов на весы и уборку вагонов с весов; порядок расчетов между сторонами узлового соглашения; иные предусмотренные соглашением сторон условия. При этом, если у оператора отсутствует морской терминал локомотива, подача и уборка вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов, маневровая работа веса железнодорожных путей, необщего пользования, расположенных в границах морского порта, осуществляется локомотивом перевозчика железнодорожного транспорта в соответствии с условиями узлового соглашения.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров **на воздушном транспорте**, является **Воздушный кодекс Российской Федерации**. Помимо регулирования перевозок грузов и пассажиров внутри страны Воздушный кодекс Российской Федерации регулирует также вопросы, связанные с международными воздушными перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты. Дальнейшее законодательное развитие отношений по перевозке грузов, пассажиров и багажа осуществляется актами более низкого уровня – указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации. Эти акты не противоречат Воздушному кодексу, развивают те положения, которые либо не получили достаточно четкого и полного урегулирования в Кодексе, либо не должны регулироваться Кодексом. К таким актам относятся: Указ Президента Российской Федерации от 18 мая 1995 г. № 496 «О финансовопромышленной группе «Российский авиационный консорциум»⁷⁹, Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 1995 г. № 747 «Об упорядочении использования авиации общего назначения»⁸⁰, Указ Президента Российской Федерации от 7 июня 1996 г. № 825 «О дополнительных мерах по развитию гражданской авиации Российской Федерации»⁸¹, Указ Президента Российской Федерации от 8 августа 1998 г. № 938 «О повышении безопасности полетов в Российской Федерации и мерах по совершенствованию деятельности в области авиации»⁸², Указ Президента Российской Федерации от 2 декабря 1998 г. № 1453 «О дальнейшем развитии интегрированных авиастроительных комплексов»⁸³, постановление Совета Министров РСФСР от 15 октября 1991 г. № 543 «Об управлении

воздушным транспортом РСФСР», постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 июля 1993 г. № 698 «О совершенствовании системы использования воздушного пространства и управления воздушным движением Российской Федерации»⁸⁴, постановление Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. № 424 «О совершенствовании функционирования и развитии системы организации воздушного движения в Российской Федерации»⁸⁵, постановление Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 г. № 85 «О лицензировании деятельности в области гражданской авиации»⁸⁶, постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 605 «О государственном регулировании и организации использования воздушного пространства Россий-

⁷⁹ СЗ РФ. – 1995. – № 21. – Ст. 1957; 1997. – № 14. – Ст. 1607.

⁸⁰ Там же. – № 30. – Ст. 2907.

⁸¹ Там же. – 1996. – № 24. – Ст. 2880.

⁸² Там же. – 1998. – № 33. – Ст. 3960.

⁸³ Там же. – № 49. – Ст. 6009.

⁸⁴ Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 31. – Ст. 2982.

⁸⁵ СЗ РФ. – 1994. – № 3. – Ст. 217.

⁸⁶ Там же. – 1998. – № 5. – Ст. 622.

ской Федерации»⁸⁷, постановление Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. № 642 «Об одобрении Концепции реструктуризации и реформирование гражданской авиации Российской Федерации»⁸⁸, постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1084 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»⁸⁹, постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 2000 г. № 396 «Об определении квалификации летного состава государственной авиации»⁹⁰, постановление Правительства Российской Федерации от 26 октября 2001 г. № 738 «О предоставлении государственной гарантии Российской Федерации при страховании гражданской ответственности российских авиаперевозчиков»⁹¹ и целый ряд других постановлений Правительства по различным вопросам, связанным с воздушным транспортом.

Конкретизация отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, осуществляется на основании Федеральных авиационных Правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» утвержденных Министерством транспорта Российской Федерации 28 июня 2007 г.⁹².

В отношении правил, которые будут разработаны в соответствии с Воздушным кодексом 1997 г., Правительством Российской Федерации в постановлении от 27 марта 1998 г. № 360 «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах»⁹³ установлено, что Министерство обороны РФ, Министерство экономики РФ и Министерство транспорта РФ согласовывают подготавливаемые ими проекты федеральных правил с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и Межгосударственным авиационным комитетом, если в них содержатся положения, касающиеся деятельности этого комитета.

В соответствии с этим постановлением Федеральные правила использования воздушного пространства утверждаются Правительством Российской Федерации.

Федеральные авиационные правила утверждаются и вводятся в действие:

Правительством Российской Федерации, если это определено Воздушным кодексом Российской Федерации, федеральными законами, указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации;

Министерством обороны РФ – в области государственной авиации;

Министерством транспорта РФ – в области гражданской авиации.

Ст.136 Воздушного кодекса Российской Федерации 1997 г. установила, что впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих отношения в области авиации и действующих на территории Российской Федерации, в соответствие с настоящим Кодексом, законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также акты законодательства Союза ССР, действующие на территории Российской Федерации в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, применяются постольку, поскольку они не противоречат Воздушному кодексу 1997 г. Изданные до введения в действие Воздушного кодекса нормативные акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и применяемые на территории Российской Федера-

⁸⁷ Там же. – № 26. – Ст. 3077.

⁸⁸ Там же. – № 26. – Ст. 3096.

⁸⁹ Там же. – 1999. – № 40. – Ст. 4860.

⁹⁰ СЗ РФ. – 2000. – № 22. – Ст. 2312.

⁹¹ Там же. – 2001. – № 44. – Ст. 4206.

⁹² См.: «Российская газета» от 10 октября 2007 г.

⁹³ СЗ РФ. – 1998. – № 14. – Ст. 1593.

ции постановления Правительства СССР по вопросам, которые могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов⁹⁴. Статья такого же содержания (ст.428) включена в действующий с 1 мая 1999 г. Кодекс торгового мореплавания.

Таким образом, вертикальная структура системы нормативных актов на железнодорожном, морском и воздушном транспорте одинакова. Возглавляют эту систему кодексы (уставы), 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.

Вертикальную структуру системы законодательства, определяющую отношения **на речном транспорте**, возглавляет **Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации**, который регулирует весь комплекс отношений с клиентурой, связанных как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров. Указанный Кодекс утвержден в 2001 г. Помимо Кодекса внутреннего водного транспорта вопросы регулирования отношений при перевозке грузов речным транспортом отражены в нескольких актах, дополняющих и конкретизирующих те положения, которые установлены Кодексом. Это постановление Правительства Российской Федерации от 5 июля 1994 г. № 780 «О Российском речном Регистре»⁹⁵, распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 июля 2003 г. № 909-р «О Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

Особое место, как и в законодательстве других видов транспорта, в системе законодательства, регулирующего отношения на речном транспорте, занимают Правила перевозки грузов и Правила перевозок пассажиров и багажа.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2003 г. № 72 были утверждены Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте⁹⁶, в которых весьма детально регулируется порядок оказания услуг, связанных с перевозкой пассажиров.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров **на автомобильном транспорте**, является **Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта**.

Следует обратить внимание на несколько необычное название этого нормативного акта.

В положении о Министерстве транспорта Российской Федерации (СЗ РФ. 2004, № 32, ст.3342) в п. 1 указано, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, морского (включая морские торговые, специализированные и рыбные порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии.

В пункте перечисляются конкретно самостоятельные виды транспорта, деятельность которых подлежит самостоятельному правовому регулированию.

Вопреки этому положению законодатель объединил в одном нормативном акте автомобильные перевозки и перевозки на городском наземном электрическом транспорте, т. е. в одном нормативном акте регулируются отношения двух самостоятельных видов транс-

⁹⁴ СЗ РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

⁹⁵ Там же. – 1994. – № 12. – Ст. 1388.

⁹⁶ СЗ РФ. – 2003. – № 7. – Ст. 646.

порта имеющих свои особенности. Если следовать логике законодателя, то следовало бы объединить правовое регулирование на морском и речном транспорте, т. к. их объединяет водная поверхность и т. д.

Более того, в ст.3 Закона указано, что Правила перевозок пассажиров, багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также Правила перевозок грузов автомобильным транспортом утверждаются Правительством Российской Федерации. Столь высокий уровень принятия Правил приведет лишь к задержке их появления, а в Уставе немало статей, в которых делается отсылка на Правила, что, безусловно, снижает эффективность Закона.

Естественно, не все вопросы, связанные с перевозками грузов и пассажиров, нашли должное отражение в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Ряд постановлений Правительства Российской Федерации дополняет положения Устава, например постановление Правительства Российской Федерации от 10 июня 2002 г. № 402 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации», постановление Правительства Российской Федерации от 8 апреля 1992 г. № 228 «О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автотранспорта в Российской Федерации», постановление Правительства Российской Федерации от 20 ноября 1995 г. № ИЗО «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности в сфере дорожного движения»⁹⁷, постановление Правительства Российской Федерации от 23 апреля 1994 г. № 372 «О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом» (с изменениями от 16 марта 1997 г.)⁹⁸, постановление Правительства Российской Федерации от 3 августа 1996 г. № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»⁹⁹, постановление Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. № 639 «Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств»¹⁰⁰, постановление Правительства Российской Федерации от 8 января 1996 г. № 3 «Об упорядочении использования специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков на автотранспорте» (с изменениями от 4 февраля 1997 г.)¹⁰¹, постановление Правительства Российской Федерации от 31 октября 1998 г. № 1272 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок»¹⁰², постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1079 «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах»¹⁰³, постановление Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396 «Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений»¹⁰⁴ и др.

Указанные нормативные акты конкретизируют деятельность автомобильного транспорта при перевозке грузов, руководствуясь постановлениями Правительства Российской Федерации по этому вопросу. Всего в настоящее время на территории Российской Федера-

⁹⁷ СЗ РФ. – 2002. – № 24. – Ст. 2306.

⁹⁸ Там же. – 1994. – № 1. – Ст. 24; 1997. – № 13. – Ст. 1541.

⁹⁹ Там же. – 1996. – № 33. – Ст. 3996.

¹⁰⁰ Там же. – 1998. – № 26. – Ст. 3090.

¹⁰¹ СЗ РФ. – 1996. – № 3. – Ст. 184; 1997. – № 6. – Ст. 738.

¹⁰² Там же. – 1998. – № 45. – Ст. 5521.

¹⁰³ Там же. – 1999. – № 39. – Ст. 4646.

¹⁰⁴ Там же. – № 52. – Ст. 6396.

ции действует ряд законодательных актов, регулирующих наряду с Уставом перевозку грузов, пассажиров, багажа автомобильным транспортом.

Все сказанное позволяет сделать вывод, что под системой транспортного законодательства понимается построение нормативных актов в субординации, определяемой компетенцией издавших их органов, их содержанием и структурой. Структура транспортного законодательства является элементом системы транспортного законодательства, позволяющим наиболее полно раскрыть ее содержание. Чем совершеннее структура и система транспортного законодательства, тем яснее его содержание и легче его применение.

Глава III

Договор перевозки грузов

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 места¹⁰⁵.

Перемещение груза может быть осуществлено в форме перевозки груза, транспортировки груза, буксировки груза. В работе весьма подробно рассматривается каждый вид такого перемещения.

¹⁰⁵ Малый толковый словарь. – М.: Русский язык. – 1990. – С. 368—369

§ 1. Понятие и виды договоров 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 плату¹⁰⁶. Из приведенного определения можно сделать вывод, что договор перевозки по своему характеру является возмездным и взаимным. Он является возмездным, т. к. 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. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным. 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. И второе, не менее важное условие: 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).

В зависимости от того, каким транспортом перевозятся грузы, перевозки подразделяются на железнодорожные, морские, речные, воздушные и автомобильные. Такая классификация обусловлена тем, что отношения, связанные с перевозкой грузов, регулируются законодательством, которое применяется к соответствующему виду перевозки.

Различают перевозки, осуществляемые в местном, прямом и прямом смешанном сообщении.

¹⁰⁶ Такое определение договора перевозки грузов дается во всех ныне действующих транспортных уставах и кодексах. Такое же определение договора перевозки было дано в Гражданском кодексе 1964 г.

Местными называются перевозки в пределах одного транспортного предприятия (железной дороги, пароходства и т. д.).

Прямыми признаются перевозки, в выполнении которых по одному документу участвует несколько предприятий одного вида транспорта. Так, прямой будет перевозка железной дорогой по одному документу (накладной) из Москвы в Иркутск, поскольку груз в этом случае перевозится несколькими предприятиями железнодорожного транспорта (Московской, Свердловской, Иркутской и другими дорогами).

Прямой смешанной перевозкой считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится различными предприятиями нескольких видов транспорта. Примером такой перевозки может служить доставка груза от Москвы до Астрахани по железной дороге, а от Астрахани до одного из портов на Каспийском море (на территории России) морским транспортом.

На морском транспорте различают перевозки в малом каботаже, в большом каботаже и в заграничном сообщении. Под **малым каботажем** понимают перевозку грузов между российскими портами одного и того же моря. **К большому каботажу** относятся перевозки груза, осуществляемые между российскими портами разных морей, даже если судно при этом проходит через иностранные воды. Перевозка из российских портов в иностранные порты или обратно признается **перевозкой в заграничном сообщении**.

Воздушный кодекс не подразделяет перевозки на отдельные виды, однако содержит некоторые особые правила для международных перевозок (гл. XI ВК).

Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Правила международных полетов воздушных судов и другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

На автомобильном транспорте перевозки подразделяются на городские, пригородные, междугородные и международные (ст.4 УАТ и ГЭТ).

К городским перевозкам относятся перевозки в пределах черты города (другого населенного пункта); **к пригородным** – перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно; **к междугородным** – перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км и **к международным** – перевозки за пределы или из-за пределов Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации. Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки грузов и пассажиров осуществляются перевозчиком на основании лицензии, выданной в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Безусловно, важным условием при перевозке грузов, является разграничение понятий «перевозка грузов» и «транспортировка грузов».

В действующем законодательстве, ряде федеральных законов и постановлений Правительства Российской Федерации применены понятия «транспортирование грузов» и «перевозка грузов». Так, в ст.15 Федерального закона от 21 июня 1997 г. № 116ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»¹⁰⁷ говорится о грузах, которые «хранятся, транспортируются», а в Федеральном законе от 13 декабря 1996 г. № 150 ФЗ «Об оружии»¹⁰⁸ в ст.1 «Основные понятия, применяемые в настоящем Федеральном законе» применяются понятия «перевозка» и «транспортирование» оружия. Ст.25 данного Закона называется «Учет, ношение, перевозка, транспортирование, уничтожение, коллекциониро-

¹⁰⁷ СЗ РФ. – 1997. – № 30. – Ст. 3588.

¹⁰⁸ Там же. – 1996. – № 51. – Ст. 5681.

вание и экспонирование оружия», т. е., перечисляя эти понятия, законодатель полагает, что они не тождественны и означают разные формы перемещения оружия. В Правилах оборота боевого, ручного, стрелкового и иного оружия, боеприпасов и патронов к нему, а также холодного оружия в государственных военизированных организациях, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 октября 1997 г. № 1314¹⁰⁹, также используются оба эти понятия, а разд. VI Правил носит название «Перевозка и транспортирование оружия».

Применяемые в законодательстве понятия «транспортирование грузов» и «перевозка грузов», безусловно, не идентичны, т. к. означают различные формы перемещения грузов (продукции, товаров). Хотя может создаться впечатление, что эти понятия тождественны, поскольку и транспортирование грузов, и перевозка грузов подразумевают перемещение их из одной точки в другую. Однако это не так. Следует иметь в виду, что не всякое территориальное перемещение грузов (их транспортирование) с помощью транспортных средств, как это предусмотрено в Федеральном законе «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», можно назвать перевозкой. Так называемое технологическое транспортирование грузов, выполняемое собственным транспортом какого-либо юридического либо физического лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и т. д.), не порождает обязательств по перевозке грузов. Не порождает обязательств по перевозке грузов, например, транспортирование оружия, осуществляемое не только внутри своего производства, но и за его пределами. Отличие транспортирования грузов от их перевозки состоит прежде всего в том, что последнее всегда осуществляется на основании договора перевозки и, самое главное, всегда строится на эквивалентно-возмездных началах. При транспортировании грузов этого может не быть, поскольку само транспортирование может осуществляться транспортным средством, принадлежащим юридическому или физическому лицу, без заключения договора и уплаты определенной суммы за транспортировку.

Таким образом, понятия «транспортирование грузов» и «перевозка грузов» не тождественны. Перевозкой считается такое перемещение грузов, которое осуществляется в соответствии с положениями гл. 40 ГК РФ, т. е. с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка. При транспортировании грузов соблюдение этих положений не обязательно.

¹⁰⁹ СЗ РФ. – 1997. – № 42. – Ст. 4790.

§ 2. Основания для заключения договора перевозки

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок.

Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах, в результате чего конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки.

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, месячный график подачи судов.

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 десять 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. (Таких оснований в транспортных кодексах и уставах других видов транспорта не предусмотрено.)

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.

Аналогичный порядок установлен на речном транспорте; отличие заключается только в сроках подачи декадной заявки: заявка на этом виде транспорта подается за пять дней до наступления декады¹¹⁰.

На автомобильном транспорте договор перевозки груза (ст.8 Устава) может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов – заявки грузоотправителя. В Уставе не конкретизируются сроки подачи заказа и заявки. Обязательные реквизиты заказа, заявки и порядок их оформления устанавливаются Правилами перевозок грузов, которые утверждаются Правительством РФ.

На морском транспорте грузоотправитель уведомляется о подаче намеченного тоннажа не позднее чем за пять дней, т. е. на морском транспорте отсутствует в настоящее время система заявок, которая действовала до 1982 г.¹¹¹.

Случаи непредставления грузоотправителями заявок в срок, предусмотренный нормами транспортных уставов, должны рассматриваться как отказ от транспортных средств¹¹².

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 и т. д.

В юридической литературе существуют различные мнения относительно значения заявок на отдельных видах транспорта и их юридической природы.

Б.Л. Хаскельберг¹¹³, К.К. Яичков¹¹⁴, С.С. Алексеев¹¹⁵ считают, что подача заявки – это самостоятельное одностороннее требование грузоотправителя, которое по своей юридической природе является односторонней сделкой.

По мнению В.Т. Смирнова¹¹⁶, К.Ф. Егорова¹¹⁷, признать заявку сделкой – значит при-
дать несвойственное ей правообразующее значение, т. к. заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов. Утверждение о том, что подачей заявки грузо-

¹¹⁰ См.: Правила составления календарных графиков предъявления грузов и подачи тоннажа.

¹¹¹ См.: п. 2, 3 Положения о взаимной имущественной ответственности предприятий морского транспорта Министерства морского флота и отправителей за невыполнение плана перевозок грузов в каботаже // СП СССР. – 1982. – № 16. – Ст. 83; в дальнейшем – Положение об ответственности на морском транспорте.

¹¹² См.: п. 18 Инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 29 марта 1968 г. № 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.

¹¹³ См.: Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву // Автореф. дисс... докт. юрид. наук – Томск, 1969. – С. 8.

¹¹⁴ См.: Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. – М., 1958. – С. 60–63.

¹¹⁵ См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. М., 1959. – С. 22, 23; О взаимодействии административно-правового и гражданско-правового регулирования в социалистическом обществе // Правоведение. – 1959. – № 3. – С. 42.

¹¹⁶ См.: Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР // Автореф. дисс... докт. юрид. наук – Л., 1970. – С. 7.

¹¹⁷ См.: Егоров К.Ф. Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок // Автореф. дисс... канд. юрид. наук – Л., 1955. – С. 7.

отправитель принимает на себя перед перевозчиком обязательство использовать транспортные средства, а перевозчик – установить количество транспортных средств, необходимых для погрузки согласно поданной заявке, является, по их мнению, ошибочным.

Т.Е. Абова полагает, что принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки грузов перевозчиком и их использованию грузоотправителем¹¹⁸. В.В. Витрянский считает, что обязательство по подаче транспортных средств и их использованию всегда возникает из договора¹¹⁹.

Представляется, что точка зрения, в соответствии с которой заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов, наиболее верна.

Подачей заявки грузоотправитель действительно способствует выполнению перевозочного процесса. Заявка в этом случае является основанием для завязки грузоперевозочного процесса и окончательно уточняет и конкретизирует порядок выполнения перевозки грузов в данный период. Естественно, здесь можно говорить только об оперативно-регулирующих функциях заявки, с помощью которой происходит впоследствии заключение договора перевозки грузов.

Предъявление груза к перевозке и подача тоннажа на морском транспорте производятся, как правило, в соответствии с месячным графиком подачи судов, согласованным с грузоотправителем. Если график подачи судов не был составлен заранее, подача тоннажа и предъявление груза к перевозке производятся в соответствии с направляемым перевозчиком отправителю уведомлением о дате подачи тоннажа, которое составляется на основании соглашения сторон.

Другой правовой формой в транспортном законодательстве, с помощью которой регулируются взаимоотношения сторон в процессе организации перевозок грузов, является договор об организации перевозок грузов. Ранее подобные договоры применялись при взаимоотношениях грузоотправителей с транспортными предприятиями под разными наименованиями и регулировались транспортными уставами (например, годовой договор на автомобильном транспорте, навигационный – на внутренневодном транспорте). Следует отметить, что система длительных (долгосрочных) договоров получила широкое распространение на транспорте в начале 30-х гг., когда рядом постановлений Правительства было предусмотрено заключение органами транспорта и их клиентурой прямых договоров на перевозку грузов¹²⁰.

Применение таких договоров в тот период и их роль на отдельных видах транспорта были несколько различны, но их заключение преследовало одну цель: урегулировать такие взаимоотношения сторон, которые, учитывая специфику отдельных видов транспорта, не получили достаточного нормативного разрешения, а также обеспечить выполнение плана перевозок. Поэтому там, где взаимоотношения сторон по перевозке грузов детально регулировались в нормативном порядке (например, на железнодорожном транспорте), такие договоры не применялись.

Напротив, на автомобильном транспорте, где перевозки грузов (при большом их объеме) не были достаточно детализированы, заключение таких договоров было необходимым

¹¹⁸ См.: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. – М., 1998. – С. 28, 29.

¹¹⁹ См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – М., 2001. – С. 225.

¹²⁰ Постановление СНК СССР от 25 декабря 1933 г. «О заключении договоров перевозки грузов на 1934 год» // СЗ СССР. – 1934. – № 1. – Ст. 9; постановление СНК СССР от 21 декабря 1934 г. «О заключении договоров перевозки грузов по водным путям, на эксплуатацию подъездных путей и на подачу подвижного состава на 1935 год» // СЗ СССР. – 1935. – № 2. – Ст. 14; постановление СНК СССР от 29 ноября 1938 г. «О заключении договоров на 1939 год» // СЗ СССР. – 1938. – № 53. – Ст. 302.

средством урегулирования взаимоотношений сторон по организации и выполнению перевозок грузов.

Ст. 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.

Основная цель подобных договоров на различных видах транспорта – урегулировать в ходе перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовать выполнению перевозочного процесса на данный период. Благодаря заключению долгосрочного договора об организации перевозок обеспечивается четкая координация деятельности всех участников транспортного процесса: грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя.

Взаимовыгодные договоренности создают основу партнерских отношений заинтересованных сторон и являются своего рода гарантией соблюдения сторонами добровольно взятых на себя обязательств, связанных с предстоящими перевозками грузов. Установление в долгосрочном договоре каких-либо положений по поводу специфических условий перевозки грузов освобождает стороны на весь период действия этого договора от необходимости вновь согласовывать эти условия при заключении конкретного договора перевозки. Таким образом, долгосрочный договор способствует достижению устойчивости в отношениях перевозчика и клиентуры, устраняет ненужные разногласия между ними при заключении и исполнении конкретных договоров перевозки. В то же время следует иметь в виду, что заключение долгосрочных договоров об организации перевозок не является обязательным для сторон. Стороны – перевозчик и грузовладелец – лишь при обоюдном согласии могут заключить подобный договор. Поэтому при отказе одной из сторон заключить такой договор другая сторона не вправе через суд требовать его заключения. В случае подачи искового заявления о принуждении заключить договор или заявления о рассмотрении разногласий по нему, когда стороны не заключили письменного соглашения о передаче спора на разрешение арбитражного суда, последний должен отказать истцу в принятии заявления. Разногласия сторон, возникшие при заключении указанных договоров, могут быть рассмотрены арбитражным судом в случае, когда достигнуто соглашение сторон о передаче спора на разрешение арбитражного суда в соответствии со ст. 446 Гражданского кодекса Российской Федерации. Эта точка зрения изложена в п. 1 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»¹²¹.

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.

Транспортное законодательство не указывает, в какие сроки перевозчиком следует подавать заявки для исполнения обязательства по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении.

¹²¹ Вестник ВАС РФ. – 2006. – № 1. – С. 5 (в ред. Постановления Пленума ВАС РФ от 1.07.2010 г. № 37).

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. В гл. V УЖТ, которая регулирует перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, такие сроки не установлены. Никаких указаний на этот счет нет и в других транспортных уставах и кодексах.

Между тем, например, в Уставе железных дорог СССР 1954 г. ст.140 указывала, что *«при передаче грузов с водного на железнодорожный транспорт заявки на ежесуточную подачу вагонов представляются письменно портом или пристанью начальнику станции перевалки за 8 часов до наступления отчетных суток»*.

Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении и водно-автомобильном сообщении предусматривают, что *«сдающая сторона обязана заблаговременно (время устанавливается узловым соглашением), до наступления отчетных суток, уведомить принимающую сторону о количестве груза, подготовленного к передаче в предстоящие сутки»*¹²².

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

Что же представляют собой заявки, применяемые при передаче грузов в прямом смешанном сообщении, каково их юридическое значение?

В юридической литературе очень подробно рассмотрен вопрос, касающийся заявки, которая подается грузоотправителем перевозчику, а относительно заявок, подаваемых перевозчиками и используемых при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, исследований практически не проводилось.

Следует отличать заявку-уведомление (она также способствует выполнению перевозочного процесса) от заявки, направляемой перевозчиками при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Во-первых, эта заявка, как и при перевозке грузов в прямом сообщении, оказывает содействие завязке грузоперевозочного процесса. В соответствии с поданной грузоотправителем заявкой перевозчик подает транспортные средства, после чего сторонами заключается договор перевозки грузов, т. е. подача заявки в конечном итоге способствует заключению договора 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. Поэтому значение заявки-уведомления при перевалке груза с одного вида транспорта на другой весьма значительно.

¹²² См.: Сборник законодательства по автомобильному транспорту. – М., 1964. – С. 157, 167.

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.

Другими формами, регулирующими организацию перевалки грузов, являются недельный календарный план и месячный график подачи судов под погрузку.

Правила перевозки грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают, что в случаях массовой перевозки грузов с перевалкой их с железнодорожного на речной транспорт речные пароходства совместно с железными дорогами согласовывают календарный план подачи судов и предъявления грузов к перевозке в пунктах перевалки.

Календарный план составляется на каждую неделю и не позднее чем за пять дней до начала недели сообщается пароходствами по телеграфу дороге погрузки. Подобная форма исполнения плана перевалки часто применяется перевозчиками.

При массовой перевозке грузов с перевалкой их на морской транспорт морские пароходства ежемесячно составляют календарный план подачи грузовых судов в порты перевалки под погрузку передаваемых с железных дорог грузов. Не позднее 20го числа предпланового месяца календарный план сообщается морскими пароходствами грузоотправителям и дорогам перевалки и отправления. В месячном графике указываются наименование судна, его грузоподъемность, время подачи и под какой груз подается (§ 18 Правил).

Вместе с тем следует отметить, что транспортное законодательство не предусматривает никакой ответственности за уклонение от составления подобных графиков и планов при перевалке грузов с одного вида транспорта на другой, и, как показывает практика, перевозчики, которые должны их составлять, часто уклоняются от их составления.

§ 3. Договор перевозки грузов

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

Следует отметить, что, несмотря на изменение экономической ситуации в стране и переход к рыночным отношениям, основные положения в транспортном законодательстве остаются неизменными (как, например, определение договора перевозки грузов) уже длительное время, и потому высказывания ученых – юристов по отдельным спорным проблемам транспортного законодательства, сделанные ими в период существования СССР, продолжают оставаться актуальными и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых спорных проблем, существующих в транспортных отношениях. В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Это определение соответствует определению договора о перевозке грузов, которое было дано в ст. 373 Гражданского кодекса РСФСР 1964 г.

Следует отметить, что до сих пор нет единого мнения относительно правовой характеристики договора перевозки грузов.

Этот вопрос продолжает оставаться спорным в науке гражданского права, несмотря на то, что ему уделялось значительное внимание в юридической литературе.

Представляется (и этого мнения придерживаются большинство авторов), что при определении правовой характеристики договора перевозки грузов достаточно выяснить правовое положение в нем грузополучателя, его отношения с грузоотправителем и перевозчиком¹²³.

В настоящее время существует несколько точек зрения относительно взаимоотношений грузополучателя с грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки. Отдельные авторы квалифицируют договор перевозки грузов как договор в пользу третьего лица¹²⁴. К.К. Яичков относит договор перевозки грузов к категории договоров о вручении исполнения третьему лицу¹²⁵, Л.И. Рапопорт и М.К. Александров-Дольник считают грузоотправителя и грузополучателя одной стороной в договоре перевозки грузов¹²⁶. Согласно другой точке зрения, М.А. Тарасова¹²⁷, перевозка грузов есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной. М.Г. Масевич и И.Н. Петров считают договор перевозки трехсторонним договором, в котором участники обладают как правами, так и соответствующими обязанностями¹²⁸.

¹²³ См.: Савичев Г.П. Договор воздушной перевозки. – М., 1963; Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. – М., 1954; Договор перевозки. – М., 1964.

¹²⁴ См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. – М., 1959. – С. 39. Гражданское право: Учебник. – Т. 2. – М., 1997. – С. 384 (глава написана В.Т. Смирновым совместно с Д.А. Медведевым); Ковалевская Н.С. Перевозка. Коммерческое право. Учебник. – СПб., 1997. – С. 309; Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательства. Гражданское право. Учебник, 2-е изд., перераб. и доп. Т. II. Полутом 2. – М., 2000. – С. 40.

¹²⁵ См.: Яичков К.К. Указ. соч. – С. 144.

¹²⁶ См.: Рапопорт Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. – Харьков, 1957. – С. 171–173; Александров – Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. – 1954. – № 4. – С. 107.

¹²⁷ См.: Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. – М., 1954. – С. 34.

¹²⁸ См.: Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. – 1966. –

Прежде чем принять ту или иную концепцию, остановимся несколько подробнее на доводах, выдвигаемых в их обоснование.

Мнение, по которому договор перевозки грузов рассматривается как договор в пользу третьего лица, довольно распространено в юридической литературе. Однако большинство авторов разделяют это мнение, ничем не аргументируя свою точку зрения¹²⁹, лишь некоторые из них обосновывают свои доводы.

Авторы, поддерживающие концепцию договора в пользу третьего лица, считают, что договор перевозки грузов служит достижению целей, определяемых договорами поставки, другими договорами и лежащими в их основе нормативными актами¹³⁰. Следовательно, договор перевозки – это одно из средств исполнения обязанностей для грузоотправителя, вытекающих из указанных договоров. Заключая эти договоры, покупатель продукции (впоследствии – получатель продукции по договору перевозки) принимает на себя обязанность получить ее, а в договоре определяется и способ ее доставки получателю. Стало быть, утверждают эти авторы, будущий получатель заказанной продукции уже в процессе заключения соответствующего договора (поставки, купли-продажи), во-первых, дает согласие на заключение договора перевозки, в котором он будет значиться получателем, и, во-вторых, обязуется не только принять груз от транспортной организации, но и совершить другие действия, вытекающие из договора перевозки¹³¹. В свою очередь грузоотправитель (поставщик, продавец), заключая договор перевозки, поручает транспортной организации исполнить его обязанность по передаче продукции (груза) получателю (покупателю), согласие которого на это уже получено при заключении соответствующего договора.

Следовательно, по мнению этих авторов, требуя от транспортных организаций выдачи груза, получатель осуществляет свое право, возникшее из соответствующего договора, во исполнение которого был заключен договор перевозки грузов. Они считают, что грузополучатель – это особый субъект обязательства по перевозке – третье лицо, в пользу которого договор перевозки заключается. Участие грузополучателя в грузоперевозочном правоотношении в качестве третьего лица основано как на действиях грузоотправителя, заключающего договор в его пользу, так и на волеизъявлении самого грузополучателя, выраженном им при заключении с грузоотправителем договора поставки или иного гражданско-правового договора¹³².

Ковалевская Н.С. полагает, что «сторонами, заключившими договор перевозки груза, являются перевозчик и отправитель (грузоотправитель). Однако в обязательстве, возникающем из данного договора, участвует также уполномоченное на получение груза лицо: получатель (грузополучатель). В случае несовпадения отправителя и получателя в одном лице наиболее соответствует природе возникших отношений квалификация перевозки груза в качестве договора в пользу третьего лица», причем особенно не обосновывает свою точку зрения, также как и большинство других авторов¹³³.

№ 11. – С. 13; Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. – Алма-Ата, 1964. – С. 172–174.

¹²⁹ См.: Гражданское право России. Ч. II. Обязательственное право. – М., 1997. – С. 378 (глава написана О.Н. Садиковым).

¹³⁰ Особенно подробно развивает эту точку зрения В.Т. Смирнов. См.: Указ. соч. – С. 384.

¹³¹ См.: Советское гражданское право. Т. 2. – Л., 1971. – С. 222 (раздел написан В.Т. Смирновым). Гражданское право. Ч. II // Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. – М., 1997. – С. 384 (глава написана Д.А. Медведевым совместно с В.Т. Смирновым).

¹³² Сторонником точки зрения, что договор перевозки грузов следует рассматривать как договор в пользу третьего лица, является также В.В. Витрянский. См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – М., 2001. – С. 287. См. также, Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. – М.: Статут. – С. 433.

¹³³ Ковалевская Н.С. Указ. соч. – С. 309. См. также Гражданское право России и обязательственное право. Курс лекций. – М., 2004. – С. 470; глава написана О.Н. Садиковым.

Таким образом, сторонники рассматриваемой точки зрения выдвигают на первый взгляд стройную схему, из которой вытекает, что договор перевозки грузов есть соглашение в пользу третьего лица, причем значительную роль при этом играет ранее заключенный договор поставки или иной договор. Но эта концепция имеет немало уязвимых мест.

Во-первых, необходимо заметить, что ни договор поставки, ни любой другой договор не являются обязательной предпосылкой заключения договора перевозки. Действительно, гражданско-правовые договоры в большинстве случаев не могут быть исполнены без заключения договора перевозки, но необходимость заключения договора перевозки возникает далеко не во всех случаях. Если одnogородний получатель вывозит продукцию со склада поставщика принадлежащим ему автотранспортом, договора перевозки нет. Не нужен договор перевозки и тогда, когда количество поставляемой продукции настолько мало, что перевозка вообще не требуется.

Поэтому нельзя делать вывод о том, что, заключая договор поставки, заказчик в силу прямо выраженного им согласия становится одной из сторон обязательства перевозки. Заказчик является одним из субъектов договора поставки, но этот факт сам по себе еще не делает его субъектом обязательства перевозки. Также неубедительны выводы о равноценности понятий «заказчик», «потребитель» и «грузополучатель». Изготовитель продукции не всегда является поставщиком, а поставщик – грузоотправителем. Продукция может быть отгружена адресату по договору поставщика с предприятием-изготовителем.

Во-вторых, п.4 ст.430 ГК РФ гласит, что, *«когда третье лицо отказалось от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом, если это не противоречит закону, иным правовым актам и договору»*.

Таким образом, в статье Гражданского кодекса говорится исключительно о правах третьего лица, которыми оно может воспользоваться либо отказаться от них. В отношении третьего лица могут быть установлены только права, а не обязанности, т. к. обязанности по договору может нести только тот, кто заключил его лично или через представителя.

Вместе с тем, анализируя положение грузополучателя, регулируемое транспортным законодательством, можно сделать вывод, что грузополучатель имеет помимо прав массу обязанностей (по выполнению разгрузочных работ, выплате провозных платежей за грузоотправителя и т. д.), основная из которых – обязанность принять груз, поступивший на его имя (ст.36 УЖТ, ст.79 КВВТ, ст.15 УАТ и ГЭТ, п.4 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, ст. 111 ВК). Грузополучатель вправе отказаться от принятия груза лишь в том случае, когда качество груза вследствие повреждения или порчи при перевозке изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного его использования по назначению.

Отвергая этот аргумент (относительно обязанности принять и вывезти груз, предусмотренный договором), авторы концепции договора в пользу третьего лица указывают, что обязанность грузополучателя принять прибывший в его адрес незаказанный груз возлагается на него не договором перевозки, а в силу закона и факта прибытия груза в адрес грузополучателя. Между тем это утверждение нельзя считать достаточно обоснованным¹³⁴.

Даже незаказанная продукция, отправляемая в адрес грузополучателя, оформляется договором перевозки, и все возникшие события вытекают из этого договора. Из содержания договора перевозки (ст.785 ГК) усматривается, что перевозчик обязуется выдать груз уполномоченному на получение груза лицу, и перевозчик в данном случае руководствуется не договором поставки, а договором перевозки и данными, указанными в транспортных доку-

¹³⁴ Следует отметить, что обязанность принять груз, поступивший в адрес грузополучателя, предусмотрена законами, действующими на транспорте. Если это установлено законом, то его следует исполнять. Если закон недостаточно хорош, его следует отменить.

ментах. Из содержания договора перевозки вытекает, естественно, и обязанность принять и вывезти груз, поступивший в адрес получателя (слова *«и выдать его управомоченному на получение груза лицу»* следует, по нашему мнению, понимать не только как право грузополучателя на получение груза, но и как обязанность вывезти его).

Таким образом, у грузополучателя на конечном этапе исполнения договора перевозки появляется немалый круг обязанностей, что свидетельствует не в пользу авторов концепции «договора в пользу третьего лица».

Все сказанное позволяет сделать вывод, что содержание договора перевозки не дает оснований считать его договором в пользу третьего лица.

Согласно утверждению К.К. Яичкова, договор перевозки грузов, заключенный с указанием в накладной в качестве получателя груза не его отправителя, а другого лица, следует признать не договором в пользу третьего лица, а договором об исполнении третьему лицу

По его мнению, весь транспортный процесс следует разделить на две части. Первая часть – это отношения, возникшие по договору перевозки; вторая – обязательственное отношение, возникающее между перевозчиком и получателем груза – третьим лицом. Юридическими фактами, вызывающими обязательственное отношение между перевозчиком и получателем груза – третьим лицом, служат отправка груза в адрес получателя, его прибытие в пункт назначения или истечение срока доставки.

Права и обязанности получателя груза при этом основаны не на договоре перевозки, а на УЖТ, который непосредственно их регулирует.

Таким образом, по договору об исполнении третьему лицу получатель груза – третье лицо находится вне правоотношений с участниками договора перевозки, а права и обязанности получателя основаны целиком на Уставе, но не на договоре.

Однако подобная точка зрения противоречит действующему транспортному законодательству. Содержание ст. 785 ГК РФ свидетельствует о том, что грузополучатель – третье лицо имеет определенные права и обязанности¹³⁵. При подобных обстоятельствах конструкция К.К. Яичкова, согласно которой грузополучатель находится вне правоотношений с грузоотправителем и перевозчиком, не может быть признана обоснованной.

В юридической литературе было высказано мнение о том, что в договоре перевозки грузоотправитель и грузополучатель представляют одну сторону, а перевозчик – другую. Авторы этой концепции обосновывают свои доводы правом грузополучателя передавать грузоотправителю свои права по требованию к перевозчику, а также тем, что при полной утрате груза и переборе провозных платежей право требования в одинаковой мере принадлежит как отправителю груза, так и получателю, в зависимости от того, кто из них располагает необходимыми для его предъявления документами. Участие грузоотправителя и грузополучателя в договоре перевозки на одной стороне, по их мнению, подтверждается также тем, что при прибытии груза на станцию назначения всю ответственность перед перевозчиком по данной перевозке несет грузополучатель.

По их мнению, грузополучатель становится субъектом договора перевозки с момента заключения договора перевозки грузов между грузоотправителем и перевозчиком на станции отправления.

Подобная точка зрения была бы приемлема в том случае, если бы грузополучатель и грузоотправитель обладали одинаковыми правами и обязанностями. Между тем анализ норм транспортных уставов свидетельствует о том, что стороны – грузоотправитель и грузополучатель – обладают различными правами и обязанностями (например, грузоотправитель обя-

¹³⁵ Законодательство, на которое ссылаются авторы различных точек зрения (в частности, в отношении определения договора перевозки), полностью соответствует определению договора перевозки грузов, которое дано в ст. 785 ныне действующего Гражданского кодекса.

зан подготовить груз к перевозке – предъявить в затаренном состоянии, уплатить провозные платежи; грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, вывезти его, произвести его приемку, а в отдельных случаях уплатить провозную плату), которые возникают из договора и имеют самостоятельный характер.

Более того, грузоотправитель и грузополучатель несут различную ответственность перед перевозчиком (например, грузоотправитель – за неиспользование транспортных средств и т. д.; грузополучатель – за несвоевременную выгрузку грузов, простой транспортных средств), что имеет существенное значение для подтверждения того, что грузоотправитель и грузополучатель не являются одной стороной в договоре перевозки.

По мнению М.А. Тарасова, договор перевозки есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, наделенным определенными правами и обязанностями, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной.

Временем вступления получателя в число участников договора перевозки, по мнению М.А. Тарасова, следует признать момент изъятия им согласия на договор – принятие им транспортной квитанции (коносамента). Со времени перехода квитанции (коносамента) в распоряжение получателя у него возникает право требования к транспортному предприятию, и между перевозчиком и получателем груза устанавливаются обязательственные отношения.

Это утверждение является недостаточно обоснованным, т. к. при надлежащем исполнении договора перевозки, т. е. при нормальном развитии отношений, вытекающих из договора перевозки, не возникает вопроса о требованиях к перевозчику, обусловленных предъявлением грузовой квитанции.

Груз выдается получателю, указанному в накладной, без представления грузовой квитанции.

И.Н. Петров и М.Г. Масевич также считают, что грузополучатель является самостоятельным участником договора, который в соответствии с действующим транспортным законодательством обладает определенными правами и обязанностями, и полагают, что договор перевозки грузов следует рассматривать как трехсторонний. Авторы по-разному обосновывают свою точку зрения.

По мнению И.Н. Петрова, это вытекает из содержания ст. 99 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик¹³⁶. Согласно этой статье транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Вместе с тем И.Н. Петров оставил без внимания очень важный, по нашему мнению, вопрос о моменте, когда грузополучатель становится равноправным участником обязательства перевозки.

М.Г. Масевич считает, что *«грузополучатель является особым участником, третьей стороной в договоре перевозки, и его права и обязанности в этом соглашении основаны на его собственном волеизъявлении»*. М.Г. Масевич делает такой вывод исходя из того, что то обстоятельство, что *«договор перевозки грузов, как правило, основан и на волеизъявлении грузополучателя, подчеркивается всеми исследователями данного вопроса»*.

Считая, что договор перевозки грузов – это многосторонний договор, М.Г. Масевич далее пишет: *«И в многосторонней сделке каждая сторона может преследовать свои собственные, отличные от других сторон цели, для достижения которых она вступила в этот договор»*¹³⁷. Это замечание М.Г. Масевич связано с утверждениями отдельных авторов, кото-

¹³⁶ Ст. 785 Гражданского кодекса полностью соответствует содержанию ст. 99 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г., на которую ссылается И.Н. Петров // См.: Ведомости Съезда народных депутатов СССР и Верховного Совета СССР. – № 26. – 1991. – Ст. 733.

¹³⁷ Масевич М.Г. Указ. соч. – С. 172–174.

рые считают, что многосторонние сделки – это такие сделки, для совершения которых требуются совпадающие, т. е. направленные на достижение единой цели, волеизъявления, и притом не двух, а трех и более лиц.

Соглашаясь с аргументами М.Г. Масевич, следует подчеркнуть, что при заключении и исполнении договора перевозки грузов все стороны этого договора имеют одну цель, выражают совпадающее, направленное на достижение этой цели волеизъявление – доставить принятый к перевозке груз в установленное место и выдать (получить его) управомоченному лицу. И вместе с тем представляется, что этих аргументов недостаточно для признания договора перевозки грузов трехсторонним договором.

Заключение договора перевозки грузов, по нашему мнению, 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. Как справедливо отметил М.А. Тарасов, этим моментом следует считать получение грузополучателем грузовой квитанции (коносамента), которая, как правило, поступает в адрес получателя груза задолго до поступления самого груза. С этого момента у грузополучателя возникают не только права, но и обязанности (принять груз в установленном порядке, уплатить провозные платежи и т. д.).

К.К. Яичков, подвергая критике эту конструкцию, утверждал, что надобность в применении грузовой квитанции возникает у грузополучателя очень редко (в случаях утраты груза – это основной документ), в основном он обходится без нее. Однако здесь следует исходить не из того, как часто применяется грузовая квитанция грузополучателем и может ли он в отдельных случаях обойтись без нее.

Важным условием в рассматриваемых обстоятельствах является то, что момент получения грузовой квитанции (коносамента) следует считать временем вступления грузополучателя в договор перевозки.

В.В. Витрянский полагает, что говорить о получателе груза как о стороне договора перевозки груза можно лишь применительно к договору морской перевозки, оформленному коносаментом, который имеет силу товарораспорядительной ценной бумаги¹³⁸. Однако может случиться так, что грузополучатель не получил грузовую квитанцию, накладную либо коносамент по тем или иным причинам. Можно ли считать, что в этом случае грузополучатель не является стороной в договоре до тех пор, пока ему не будет выдан груз?

Анализ транспортного законодательства позволяет сделать вывод, что грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная (коносамент) или нет.

Действительно, наличие грузовой квитанции, накладной (коносамента) дает право считать грузополучателя стороной в договоре. Между тем, например, согласно ст.31 Устава железнодорожного транспорта грузополучатель вправе переадресовать груз без наличия грузовой квитанции.

Ст.109 Кодекса внутреннего водного транспорта предусматривает, что при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении лишь при согласовании с грузоотправителем, грузополучателем определяется порядок распоряжения грузами, которые не могут быть доставлены в порты назначения. А ст.30 Устава железнодорожного транспорта устанавливает, что окончательные расчеты, связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии груза на железнодорожную станцию назначения. При несвоевременных расчетах за перевозку по вине грузополучателя с него могут быть взысканы в пользу перевозчика про-

¹³⁸ См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – С. 284.

центы на сумму просроченного платежа в размере и порядке, которые установлены гражданским законодательством.

Все сказанное выше дает нам основание считать грузополучателя стороной в договоре перевозки и без наличия грузовой квитанции.

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

Учитывая, что договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является разновидностью договора перевозки грузов, его следует считать многосторонним договором, в котором все участники договора имеют права и обязанности, причем волеизъявления участников договора перевозки совпадают по своему характеру и направлены на достижение единой цели – исполнение договора перевозки.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении обязанности перевозчиков выполняют различные виды транспорта, например железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный. При этом возникают правоотношения по перевозке грузов, в которых участвуют несколько соперевозчиков, каждый из которых, принимая груз от предыдущей транспортной организации, исполняет свою обязанность по перевозке груза на соответствующем отрезке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первоначальным перевозчиком.

По поводу характера взаимоотношений соперевозчиков и момента вступления их в договор по перевозке грузов существуют различные точки зрения. По мнению М.К. Александрова-Дольника, *«участвующие в прямой смешанной перевозке виды транспорта выступают перед клиентом как единый перевозчик»*¹³⁹.

Сторонники другой точки зрения считают, что *«каждый последующий перевозчик, вступая в договор, должен осуществить права и обязанности предшествующего перевозчика, которые вытекают из накладной»*¹⁴⁰. Т.Е. Абова в обоснование существования договорных правоотношений между грузоотправителем (грузополучателем) и транспортными организациями (соперевозчиками) ссылается на § 21 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, согласно которому порты обязаны принимать от железных дорог грузы, прибывшие в пункты перевалки с соблюдением установленных сроков, несмотря на прекращение навигации, и требовать от грузоотправителей указаний, как поступать с грузом. Последние обязаны в 10-дневный срок дать указание порту (пристани) о том, как поступить с грузом¹⁴¹.

Однако сторонники этой точки зрения, не отрицая, что соперевозчики при перевозке груза в прямом смешанном сообщении находятся в договорных отношениях между собой, не раскрывают последовательности заключения соперевозчиками договора перевозки прямого смешанного сообщения с начальным перевозчиком.

Противоположной точки зрения придерживался Л.И. Рапопорт, который считал, что если бы начальный перевозчик выступал от имени каждого транспортного предприятия, то у каждого из этих соперевозчиков должны были бы возникнуть определенные права и обязанности. Но у промежуточных перевозчиков по общему правилу не существует правовой связи с клиентами¹⁴², т. е. Л.И. Рапопорт утверждал, что между грузоотправителем (грузоотправителем) и транспортными организациями (соперевозчиками) не существует договор-

¹³⁹ Александров-Дольник М.К. Споры, вытекающие из правоотношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. – М., 1955. – С. 224.

¹⁴⁰ Тарасов М.А. Договор перевозки. – С. 257.

¹⁴¹ См.: Абова Т.Е. Об ответственности перевозчиков за сохранность грузов в прямом смешанном сообщении // Советское государство и право. – 1965. – № 10. – С. 82.

¹⁴² См.: Рапопорт Л.И. О правовой природе грузовых перевозок в прямом и смешанном сообщении // Научные записки Донецкого института советской торговли. Вып. X. – Донецк, 1960. – С. 260, 261.

ных отношений. Этой точки зрения придерживается и Б.Л. Хаскельберг, который считает, что «у промежуточных транспортных организаций с заключением договора не возникает в отношении отправителя и получателя ни прав, ни обязанностей»¹⁴³.

В.В. Витрянский считает, что правовые положения транспортных организаций в прямом смешанном сообщении характеризуются тем, что они являются третьими лицами, на которые должником (перевозчиком) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки¹⁴⁴.

Таким образом, в юридической литературе имеются три основные точки зрения относительно взаимоотношений соперевозчиков между собой при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Согласно первой из них транспортные организации выступают как единый перевозчик, и соперевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (однако авторы не раскрывают последовательности их вступления в эти отношения); согласно второй – между соперевозчиками и клиентурой договорные отношения отсутствуют; согласно третьей точке зрения транспортные организации являются третьими лицами, на которые должником (кредитором) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки.

Для определения правового положения соперевозчиков в отношениях друг с другом, с грузоотправителем (грузополучателем) и с начальной транспортной организацией необходимо установить, являются ли соперевозчики субъектами обязательства перевозки, возникающего на основе заключенного первоначальным перевозчиком договора перевозки, и если являются, то в каком порядке это происходит.

При рассмотрении вопроса о правовом положении соперевозчиков и их взаимоотношениях с начальным перевозчиком и грузоотправителем следует исходить из того, что вопрос о том, выступают ли транспортные организации перед грузоотправителем как единое целое, неразрывно связан с вопросом о том, являются ли отношения между транспортными организациями договорными.

Из содержания ст.785 Гражданского кодекса Российской Федерации вытекает, что транспортная организация обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза получателю. Указанная обязанность возникает у перевозчика и при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, хотя здесь имеется определенная специфика, перевозка осуществляется не одним видом транспорта, а несколькими, и первоначальный перевозчик обязуется его доставить получателю. Закон не определяет юридическую конструкцию рассматриваемых отношений, устанавливая лишь, что ответственность за недостатки перевозки несет конечная транспортная организация.

При анализе договора на перевозку груза в прямом смешанном сообщении следует рассматривать, по нашему мнению, два этапа перевозки.

На первом этапе начальный перевозчик, заключая договор перевозки в прямом смешанном сообщении, помимо обязанностей доставить груз в пункт назначения приобретает право выступать во взаимоотношениях с соперевозчиками как представитель грузоотправителя.

Это право находит свою реализацию на втором этапе перевозки, когда начальный перевозчик в силу полномочий, предоставленных ему законом (транспортными уставами, кодексами и т. д.) в отношении передачи груза, заключает от имени грузоотправителя (как его представитель) договор с соперевозчиком, передавая ему одновременно права и обязанно-

¹⁴³ Хаскельберг Б.Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом и прямом смешанном сообщении // Проблемы советского государства и права. – Иркутск, 1972. – № 1,2. – С. 135.

¹⁴⁴ См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – С. 293.

сти, которыми его наделил грузоотправитель, заключая договор перевозки, т. е. каждый последующий соперевозчик, вступая в обязательственные отношения с предшествующим перевозчиком, становится представителем грузоотправителя.

Закон, указывая на эту обязанность соперевозчиков, не конкретизирует форму, в какой может быть заключен договор перевозки соперевозчиком с начальным перевозчиком и грузоотправителем. И было бы неверно считать, что соперевозчики не находятся в договорных отношениях с отправителем. Моментом заключения договора между ними следует считать наложение календарного штампа и учинение подписи представителя другого перевозчика на передаточной ведомости и накладной.

Анализ транспортного законодательства, регулирующего перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, свидетельствует как раз о наличии договорных отношений между грузоотправителем и соперевозчиками.

Подтверждением наличия договорных отношений между грузоотправителем и соперевозчиками могут служить ст.79 Устава железнодорожного транспорта и ст.114 Кодекса внутреннего водного транспорта, которые предусматривают, что ответственность за сохранность груза до момента фактической его передачи лежит на сдающей стороне, а после фактической передачи – на принимающей стороне, а также § 111 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, согласно которому в тех случаях, когда по заявленной пароходству претензии ответственной является железная дорога, пароходство направляет претензию железной дороге, которой принадлежит станция перевалки груза на воду.

Перевозчики при направлении претензий обязаны приложить к ним документы о результатах рассмотрения в части ответственности, относящейся к дороге или пароходству, уведомить заявителя о пересылке претензии.

Все сказанное выше подтверждает обоснованность точки зрения о том, что перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении выступают перед клиентурой как единая транспортная организация и что все перевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем).

Вместе с тем здесь следует обратить внимание и на то обстоятельство, что, находясь в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем), соперевозчики одновременно находятся в договорных отношениях между собой. Это подтверждается транспортным законодательством и Правилами (ст.79 УЖТ, ст.114 КВВТ, § 111 Правил). Моментом заключения договора является, как упоминалось выше, передача груза от одного перевозчика другому, наложение календарного штампа и учинение подписи на передаточной ведомости и накладной.

Таким образом, **договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении** представляет собой совокупность отдельных договоров, заключенных между соперевозчиками, которые выступают перед грузоотправителем как единая транспортная организация, находясь с ним в договорных отношениях.

§ 4. Элементы обязательства по перевозке. Права и обязанности сторон

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 (см. § 3). Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять как физические, так и юридические лица. Термины «перевозчик», «грузоотправитель», «грузополучатель» используются практически на всех видах транспорта, а также в нормативных актах, регулирующих отношения на транспорте. Однако на морском и автомобильном транспорте (ст. 115 КТМ, ст. 18 УАТ) используется и другая терминология. Грузоотправителя там иногда называют фрахтователем, а договор перевозки – договором фрахтования (ст. 787 ГК). Поскольку указанная терминология специфична для морских и автомобильных перевозок и применяется не всегда, субъекты обязательства по перевозке в данной работе будут называться «перевозчики», «грузоотправители», «грузополучатели».

Объектом обязательства по перевозке грузов являются перевозимые перевозчиками грузы. Если материальным объектом обязательства по перевозке является перевозимый груз, то в качестве юридического объекта здесь выступает сама перевозочная деятельность, которая включает в себя не только перевозку грузов, но и иные действия, связанные, например, с погрузкой, выгрузкой грузов, их хранением и выдачей грузополучателю.

Ст. 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.

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. Зная из заявки грузоотправителя, какой груз предполагается погрузить в транспортное средство, перевозчик имеет возможность и должен определить, обеспечит ли подаваемое транспортное средство его сохранность при перевозках. Наряду с возложением на перевозчика обязанности подавать транспортные средства, пригодные для перевозки данного груза¹⁴⁵, транспортное законодательство устанавливает, что пригодность транспортных средств (вагонов, контейнеров) для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем единолично, либо грузоотправителем и перевозчиком¹⁴⁶, либо самим перевозчиком¹⁴⁷.

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

¹⁴⁵ См.: ст. 20 УЖТ; ст. 72 КВВТ; ст. 124 КТМ; ст. 49 УАТ и ТЭТ.

¹⁴⁶ См.: п. 5.12.8 Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях СССР; § 7 Правил приема груза к перевозке на речном транспорте.

¹⁴⁷ См.: ст. 124 КТМ. В статье говорится об обязанности перевозчика привести судно заблаговременно до начала рейса в мореходное состояние, т. е. состояние, обеспечивающее сохранность данного конкретного груза.

выше обязанностей обычно приводит к повреждению или порче груза, в связи с чем приходится решать, кто должен нести ответственность перед грузополучателем.

Ст.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. № 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. 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.

Несколько иной порядок действует при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают, что транспортные средства, подаваемые под погрузку, должны быть исправными в техническом отношении (§ 41).

Транспортные уставы и кодексы в разделах, посвященных перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении, этому вопросу внимания не уделяют.

В развитие Правил перевозок грузов «Общие правила морской перевозки грузов, пассажиров и багажа» в п. 95 предусматривают, что подаваемые в порт вагоны должны быть чистыми и исправными в техническом и коммерческом отношении, т. е. «Общие правила морской перевозки» несколько шире, чем Правила перевозки грузов, рассматривают вопрос о пригодности транспортных средств, отмечая, что помимо пригодности транспортных средств в техническом отношении существует еще пригодность транспортных средств в коммерческом отношении.

Например, поданный в порт вагон может быть исправным в техническом отношении (исправные двери, люки, крыша и т. д.) и неисправным в коммерческом отношении (в вагоне сохранился устойчивый неприятный запах, в то время как в него предполагалась загрузка пищевых продуктов). При этом возникает вопрос: кто должен определять пригодность транспортных средств в техническом и коммерческом отношении при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении? Если этот вопрос решен при взаимоотношениях перевозчиков с грузоотправителем и регулируется транспортными уставами, то при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении он фактически не урегулирован.

Представляется, что ответственность за пригодность транспортных средств в техническом отношении должен нести перевозчик, который их подает: транспортные средства принадлежат ему, и он должен отвечать за их состояние. Определять же пригодность транспортного средства в коммерческом отношении должен грузоотправитель, который загружает в него груз. Погрузив груз в транспортное средство, непригодное в коммерческом отношении, данный грузоотправитель берет на себя всю ответственность, связанную с его сохранностью.

Поданное под погрузку транспортное средство в соответствии с нормами транспортного законодательства должно быть загружено до полной вместимости. Загрузка транспортного средства до полной вместимости и правильное определение веса имеет большое значение как для перевозчиков, так и для грузоотправителей, поскольку оценка деятельности транспортных предприятий осуществляется по количеству перевезенного груза, а размер провозной платы, которую вносит грузоотправитель, зависит не только от расстояния, но и от веса груза. Вес груза на различных видах транспорта определяется по-разному. На железнодорожном транспорте, если погрузка груза производится в местах общего пользования, то его вес определяется перевозчиком; в тех же случаях, когда погрузка осуществляется в местах необщего пользования, вес груза определяется грузоотправителем.

Причем согласно ст.26 УЖТ основной формой определения веса груза, отправляемого железнодорожным транспортом, является взвешивание на вагонных весах. Взвешиванию подлежат грузы, перевозимые навалом и насыпью. И лишь вес грузов, перевозимых наливом, в соответствии с действующими Правилами, определяется грузоотправителем расчетным путем. В тех случаях, когда у отправителей грузов отсутствуют вагонные весы, взвешивание грузов осуществляется перевозчиком за плату в соответствии с договором.

Особо надо отметить, что не допускается определение массы груза расчетным путем, посредством обмера грузов, если их погрузка до полной вместимости вагонов, контейнеров может повлечь за собой превышение допустимой грузоподъемности вагонов, контейнеров. На морском транспорте при погрузке груза портами на своих причалах и своей рабочей силой определение веса производится пароходством на весах порта. При погрузке грузов в портах клиентуры или у принадлежащих ей причалов определение веса грузов производится грузоотправителями. Определение веса груза расчетным путем, по обмеру или условно производится во всех случаях грузоотправителем (п.31 Общих правил морской перевозки грузов). На речном транспорте вес груза, отправляемого с причалов, складов и погрузочных пунктов необщего пользования, а также общего пользования, но не находящегося в ведении пароходства, определяется грузоотправителем. Определение веса груза расчетным путем, по обмеру или условно во всех случаях производится грузоотправителем (ст.70 КВВТ).

На воздушном транспорте при сдаче груза к перевозке отправитель обязан указать в грузовой накладной точное наименование груза, его вес (массу), число мест, размер или объем. На автомобильном транспорте определение веса груза осуществляется в основном грузоотправителем. Запись в транспортной накладной о весе груза с указанием способа его определения производится грузоотправителем (ст.12 УАТ и ГЭТ), если иное не установлено договором перевозки груза. Таким образом, транспортное законодательство устанавливает четкий порядок определения веса груза, который принимается к перевозке.

Внесение провозной платы в любых договорах перевозки 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 (фрахт) за перевозку не внесена в установленные сроки (ст.30 УЖТ, ст.75 КВВТ), либо отказаться от исполнения договора перевозки (ст. 154 КТМ). При этом вагоны, контейнеры будут, в соответствии со ст.30 Устава железнодорожного транспорта, находиться на ответствен-

ном 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 № 30 (п.20) уточнил это положение. 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 ч.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 т. ч. воинские грузы, предназначенные для удовлетворения государственных и оборонных нужд.

В тех случаях, когда между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем) заключен договор о производстве расчетов через технологический центр по обработке перевозочных документов (ТехПД) и грузоотправителем (грузополучателем) или иным лицом перечислена железнодорожному перевозчику в порядке предварительной оплаты определенная договором сумма, последний может использовать денежные средства, учитываемые на лицевом счете в ТехПД, только в качестве платежей в целях, предусмотренных договором.

Поэтому если грузоотправитель (грузополучатель) или иное лицо считает, что перевозчик необоснованно использовал предварительно перечисленные ему суммы в качестве платежа за услуги, оказанные перевозчиком, но не предусмотренные договором, в т. ч. и за ранее произведенные перевозки, он вправе по своему выбору предъявить к перевозчику (с соблюдением претензионного порядка) требование о взыскании с перевозчика соответствующей суммы, необоснованно им удержанной, либо об обязанности перевозчика внести соответствующие изменения в записи на лицевом счете в ТехПД. При этом годичный срок исковой давности по такому требованию должен исчисляться с момента получения уведомления перевозчика об учинении на лицевом счете записи о зачете уплаченных авансовых сумм в счет оплаты операций, связанных с перевозкой. Это условие закреплено в постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. № 30 (п.21) (в ред. Постановления Пленума ВАС от 1 июля 2010 г. № 37).

В соответствии со ст.163 КТМ все причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем или фрахтователем. В случаях, предусмотренных соглашением между отправителем или фрахтователем и перевозчиком, и при включении данных об этом в коносамент допускается перевод платежей на получателя.

Получатель при выдаче ему груза обязан возместить перевозчику все платежи причитающиеся последнему. Перевозчик вправе удерживать груз до уплаты сумм или предоставления обеспечения (ст.160 КТМ).

Кодекс внутреннего водного транспорта в ст.75 устанавливает, что плата за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента отправления груза из порта отправления, если иное не установлено соглашением сторон. При несвоевременном внесении указанных платы и платежей отправление груза перевозчиком может быть задержано и до их внесения может быть прекращена подача судна для следующей погрузки груза.

В УАТ и ГЭТ отсутствуют статьи относительно провозной платы и последствиях ее невнесения.

Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение заявок (заказов) на перевозку грузов. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависит эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в значительной мере сохранность перевозимых грузов. Поэтому 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.

Следует иметь в виду, что сроки доставки грузов зависят от особенностей работы транспорта данного вида. 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. № 4816) Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом. В соответствии с указанными Правилами исчисление срока доставки груза начинается с 0 часов дня, следующего за днем документального оформления приема груза для перевозки, указанного в оригинале накладной и в дорожной ведомости в графе «Календарные штампы» в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза в графе «Календарный штамп 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. На речном транспорте действуют почти такие же правила, как и на железной дороге (ст.76 КВВТ). На автомобильном транспорте (ст.14 УАТ и ГЭТ) могут быть оговорены в договоре, либо установлены Правилами перевозок грузов.

На морском транспорте перевозчик обязан доставлять грузы в сроки, которые установлены соглашением сторон; при отсутствии соглашения – в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом (ст.152 КТМ).

Грузоотправители могут предъявлять подготовленные к перевозкам грузы с объявлением их ценности. За объявленную ценность грузов взимаются сборы (дополнительная плата), указанные в тарифном руководстве либо договором.

Транспортное законодательство предусматривает возможность объявления ценности груза исходя из ст.796 ГК, в которой предусмотрено, что в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявленной ценностью, перевозчик несет ответственность в размере объявленной стоимости груза или багажа. Это положение нашло свое отражение во всех транспортных кодексах (ст.119 КВВТ, ст.169 КТМ, ст.119 ВК, ст.34 УАТ и ГЭТ). Ст.16 УЖТ устанавливает, что грузоотправители могут предъявлять грузы для перевозок с объяв-

ленной 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. Ст.16 УЖТ предусматривает, что за перевозки грузов с объявленной ценностью взимаются сборы, ставки которых устанавливаются тарифным руководством.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.