

УДК 347.463

© Гаращук О. А.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщений Императора Николая II (МГУПС (МИИТ)),
старший юрист Юридической фирмы RS ADVISERS LP
olga_garaschuk@mail.ru

БАГАЖ И ГРУЗОБАГАЖ КАК ОБЪЕКТЫ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ*

Аннотация. Правовое регулирование договорных отношений на рынке грузовых железнодорожных перевозок невозможно без полноценного определения объекта договора перевозки груза. Несмотря на очевидные различия в процессе организации перевозки пассажиров или груза, существует ряд особенностей, которые нельзя не учитывать при оформлении отношений участников процесса перевозки. Кроме того, бремя несения ответственности участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок также напрямую зависит от определения правовых и фактических последствий квалификации объекта договора перевозки.

Ключевые слова: груз; объект договора перевозки груза; багаж; грузо-багаж; товаробагаж; поезд пассажирский; поезд грузопассажирский; поезд почтово-багажный; багажный вагон; возможности подвижного состава.

© Garaschuk O.

— postgraduate of Law Institute
of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT),
senior lawyer of the RS ADVISERS Law firm, LP
olga_garaschuk@mail.ru

LUGGAGE AND CARGO AS THE OBJECTS OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY RAIL

Abstract. The legal regulation of contract relations at rail transportation of cargo is not possible without a full determination of the object of the contract of such a carriage. Despite obvious differences in the organization of carriage of passengers or cargo, there is a number of features that cannot be ignored at

* Статья подготовлена по материалам выступления автора на научно-практической конференции «Актуальные проблемы современной юридической науки», состоявшейся в Юридическом институте МИИТ 29 марта 2017 г.

handling the formalities with participants of the transportation process. In addition, the burden of liability distribution between participants of the market of cargo rail transport also depends on the definition of legal and factual consequences of the qualification of the object of the contract of the carriage.

Keywords: transport safety; dangerous goods; safety conditions; characteristics of goods; rai; international transport law.

При осуществлении правового анализа функционирования рынка железнодорожных грузовых перевозок одну из основных ролей играет определение самого объекта грузовых перевозок, а именно: что представляет собой груз как объект гражданского права и какую роль понятие груза играет в терминологии железнодорожных перевозок.

В современной теории российского гражданского права не принято целенаправленно выделять объект договора — то, по поводу чего стороны вступают в гражданско-правовые отношения. Зачастую понятие объекта «размывается» в определении предмета договора. Так, если предмет договора представляет собой действие (бездействие) сторон, направленное на установление взаимных обязательств, и оно является существенным условием его заключения, то объект — это всего лишь одна из составляющих предмета, какой-либо объект гражданского права, на который данные действия направлены. Однако именно точная идентификация объекта договорных отношений играет решающую роль в определении истинной воли сторон. Тем не менее существенность идентификации объекта договора на практике признана только за таким объектом гражданского права, как недвижимость, ввиду ее значительной стоимости. На рынке железнодорожных грузовых перевозок преимущественную роль играет договор перевозки груза, объектом которого является движимое имущество, ввиду чего определению объекта данного договора уделяется незначительное внимание.

С экономической и коммерческой точки зрения, объект договора перевозки груза действительно не представляет собой особого интереса. Услуги по перевозке могут быть оказаны в отношении различных объектов. Другое дело, когда такая перевозка может нарушать основы безопасности и благополучия третьих лиц, окружающей среды и прочие базовые требования, которые обычно предъявляются для любых отношений в рамках гражданского оборота. Для этого существуют императивные требования лицензионного, таможенного, экологического и иного законодательства, в обязательном порядке устанавливающие критерии, которым должен соответствовать объект договора перевозки груза. Также определенные критерии может устанавливать и сам перевозчик с учетом имеющихся у него ресурсов.

Между тем для конкретных лиц — сторон договора, которые участвуют в договоре перевозки (о них пойдет речь далее), важен именно конкрет-

ный объект, вверенный перевозчику. Во-первых, это не поставка партии вещей, определенных родовыми признаками, которые могут быть заменены на аналогичные. Во-вторых, перевозка организуется перевозчиком — третьим лицом, к самому объекту не имеющим никакого отношения, и соответственно, изначально у него отсутствует объективный коммерческий интерес в нем в отличие от отправителя и получателя. Следовательно, данный интерес надо стимулировать какими-либо дополнительными договорными механизмами. В-третьих, как всегда, возникает вопрос ответственности. Необходимо определить, каким образом допустимо разграничить ответственность как минимум трех лиц (отправитель, перевозчик, получатель) в отношении факта того, каким объект прибывает из одного пункта в другой, учитывая также ряд объективных факторов (свойства скоропортящегося груза, особенности перевозки по различным местностям, особенности погрузки и разгрузки при смешанных перевозках и т.п.).

Согласно п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее — Закон № 17-ФЗ) перевозочный процесс на железнодорожном транспорте представляет собой совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом; а груз на железнодорожном транспорте — объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах (ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — Закон № 18-ФЗ)).

Как было указано выше, в перевозочном процессе участвуют не только пассажиры и грузы (в зависимости от этого выделяют пассажирские и грузовые перевозки), но также багаж, грузобагаж и иные объекты, которые напрямую не подпадают под характеристики груза (и пассажира, соответственно).

К категории багажа законодатель относит вещи пассажира, принятые в установленном порядке для перевозки в пассажирском или почтово-багажном поезде до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе (билете), к категории грузобагажа — объекты, принятые от физического или юридического лица в установленном порядке для перевозки в пассажирском, почтово-багажном или грузопассажирском поезде. Очевидно, что ключевое различие данных понятий заключается в порядке организации перевозки. Закон № 18-ФЗ основное различие делает именно в процедуре организации перевозки. Так, в пассажирском и почтово-багажном поезде может доставляться как багаж, так и грузобагаж. Тем не менее последний также может перевозиться в грузопассажирском поезде. Согласно п. 10 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21

декабря 2010 г. № 286:

— поезд пассажирский — поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформированный из пассажирских вагонов;

— поезд почтово-багажный — поезд, формируемый из пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки почты, багажа и грузобагажа, а также отдельных пассажирских вагонов для перевозки пассажиров.

— поезд грузопассажирский — поезд, формируемый на малоинтенсивных линиях (участках) из грузовых и пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров.

Таким образом, исходя из буквального толкования, грузобагаж может перевозиться как в пассажирских вагонах почтово-багажного поезда, так и в грузовых вагонах грузопассажирского поезда. Следовательно, его также целесообразно рассматривать в качестве и объекта отношений, возникающих между участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок, и объекта самостоятельного договора перевозки груза. Более того, при формулировании общего понятия «груз» Закон № 18-ФЗ также сводит его к понятию объекта, а именно это изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления, принятые в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах. Чем принципиально отличается «объект» от «вещи», в данном контексте не понятно. Между тем, если мы рассматриваем груз как объект договора перевозки, по поводу которого возникают отношения у субъектов гражданско-правовых отношений, в контексте ст. 128 ГК РФ целесообразнее было бы использовать именно термин «вещи» или, на крайний случай, «имущество». Значит ли это, что багаж — это только «личные вещи» пассажира, а скажем, игрушки для ребенка, которые родитель везет из заграничной командировки, — это уже не его личные вещи? И, соответственно, можно ли отнести к понятию грузобагажа все то, что формально не попадает под признаки багажа? Отдельно возникает вопрос, как соотносятся с понятиями «багаж» и «грузобагаж» понятия «ручная кладь» и «товаробагаж» (ст. 2 Соглашения о международном пассажирском сообщении (СМПС))? Можно ли сказать, что отношения сторон в отношении перевозки ручной клади являются акцессорными по отношению к отношениям перевозки пассажира и не представляют собой отдельного предмета гражданско-правового регулирования?

С одной стороны, данные вопросы могут показаться предметом сугубо теоретических изысканий. Тем не менее, с другой стороны, т.е. с практической точки зрения различия в понятийной трактовке тех или иных понятий также может иметь существенное значение.

Практический смысл в различии понятия «багаж» и «грузобагаж» вносят Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 19 декабря 2013 г. № 473 (далее — Правила перевозок). Так, согласно п. 129 указанных Правил на один проездной документ (билет), оформленный на

одного пассажира, принимается не более трех мест багажа по сумме трех измерений каждого места, не превышающих 180 см, весом каждого места не более 75 кг и общим весом не более 200 кг. При этом перевозка багажа допускается исключительно в вагоне для перевозки багажа, т.е. багажном вагоне, а также вагоне, предназначенном для перевозки пассажиров, часть которого специально переоборудована для перевозки багажа. Определение багажного вагона как такового в нормативных правовых документах отсутствует.

Одновременно с этим в соответствии с п. 166 Правил перевозок в качестве грузобагажа принимаются вещи и предметы, весом одного места не менее 5 кг и не более 75 кг и размером не более 300 см по одному из трех измерений, которые по своим размерам, упаковке и свойствам могут быть без затруднений погружены и размещены в багажном вагоне. Пункты 129 и 166 Правил предусматривают возможность перевозки предметов и вещей, вес и размеры которых не соответствуют указанным нормам, на особых условиях.

С одной стороны, казалось бы, данные положения вносят ясность в различия категорий «багаж» и «грузобагаж» для отправителей. Для того чтобы организовать перевозку необходимого объекта, требуется осуществить его замеры. С другой стороны, даже конкретные числовые параметры являются недостаточными. Необходимым условием перевозки предметов с увеличенными по сравнению с установленными нормативом габаритами является возможность без затруднений погрузить их и разместить в багажном вагоне. Следовательно, кто определяет наличие такой объективной возможности? В каком порядке отказ можно обжаловать? Ситуация осложняется тем, что, как правило, о невозможности перевозки багажа или грузобагажа очень часто выясняется непосредственно перед его планируемой отправкой, в результате чего отправитель (или сам пассажир) впадает в панику и фактически готов на урегулирование ситуации любыми доступными способами, благо что возможность осуществления перевозки предметов и вещей, вес и размеры которых не соответствуют указанным нормам, на особых условиях прямо предусмотрена Правилами перевозок как для багажа, так и для грузобагажа (п. 129, 166).

Статья 8 Закона № 18-ФЗ также определяет, что в случаях, если свойства груза, багажа, грузобагажа или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем (отправителем) условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом или правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями (отправителями) могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов, багажа, грузобагажа и ответственность сторон за их перевозку и сохранность. Порядок заключения таких договоров устанавливается Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях, утвержденными приказом МПС России от 18 июня 2003

г. № 41, и уже упоминаемыми выше Правилами перевозок. Оба нормативных документа лишь закрепляют диспозитивность отношений сторон в сложившейся ситуации и договорное начало отношений. Тем не менее соответствующие положения имеют смысл для грузовых перевозок, осуществляемых на систематической основе, путем заключения рамочного (генерального, организационного договора — ст. 429.1 ГК РФ). Для разовых, непериодических перевозок, в особенности при участии потребителя, регулирование данного вопроса более чем неудобно. Так, п. 7 Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях предусматривает особый заблаговременный порядок уведомления перевозчика о необходимости осуществить перевозку на особых условиях. В ситуации, которая уже была описана выше, когда пассажира или отправителя фактически ставят перед фактом того, что предъявляемый им для перевозки груз или грузобагаж не может быть перевезен в вагоне по непредвиденным заранее причинам, данный порядок применяться не может.

Как было отмечено выше, Закон № 18-ФЗ прямо предусматривает перевозку грузобагажа в грузопассажирском поезде, тогда как для багажа такой возможности Законом № 18-ФЗ не предусматривается. Согласно п. 127 Правил перевозок перевозчик обязан при предъявлении пассажиром проездного документа принять для перевозки багаж и отправить его ближайшим поездом соответствующего назначения, в котором имеется вагон, предназначенный для перевозки багажа. Отсюда возникает вопрос: если грузопассажирский поезд может предусматривать наличие в нем пассажирских вагонов, почему согласно закону в таких вагонах нельзя перевозить багаж?

Примечательно также, что в законе отсутствует понятие багажного вагона. На практике, однако, данный вопрос не вызывает проблем. Так, АО «ФПК-Логистика» — транспортная компания, являющаяся дочерней компанией АО «Федеральная пассажирская компания» — основного перевозчика пассажиров в поездах дальнего следования, осуществляет железнодорожные перевозки сборных грузов багажными вагонами в скорых пассажирских поездах. Аналогичным образом решается вопрос перевозки еще рядом соответствующих транспортных компаний.

Но тем не менее проблема понятийного аппарата вовсе не так отдалена и эфемерна, как может показаться на первый взгляд. Связана она, прежде всего, с тем, что в настоящий момент технические возможности развития железнодорожной отрасли во много раз опережают формальную сторону регулирования вопроса. Данное положение дел приводит к тому, что в отсутствие правового регулирования какой-либо спорной ситуации лица, имеющие определенную материально-техническую базу и готовые предлагать свои услуги, которые востребованы рынком, по факту возникновения и предъявления претензий третьих лиц продолжают сохранять определенного рода иммунитет. В отношении тех же багажных вагонов суще-

ствуют определенные технические нормативы, к примеру, размещения и крепления багажа или грузобагажа (разд. XXI Правил перевозок). Тем не менее узких специальных норм, которые бы касались требований и регулирования именно багажных вагонов, в законодательстве нет.

Злоупотребление правами или просто использование соответствующего пробела в законодательстве возможно и на уровне непосредственных работников компании-перевозчика. Несмотря на обилие транспортно-экспедиторских организаций, которые функционируют сейчас на рынке, и относительную доступность данного рода услуг как для крупных поставщиков товаров, так и розничных потребителей, до сих пор многие покупатели используют такую возможность, как «передать что-то с проводником». Однако даже если это небольшая по размеру вещь, которая может быть отнесена к ручной клади (разд. XIII Правил перевозок), правовому регулированию как ручная кладь она в принципе не подлежит, так как данный термин относится к личным вещам пассажиров. Проводник поезда к пассажирам, естественно, не относится. Следовательно, его неправомерные действия могут рассматриваться исключительно в рамках трудовых отношений с компанией-перевозчиком в рамках дисциплинарной и административной ответственности. Взаимоотношения между проводником и отправителем в таком случае остаются под вопросом с точки зрения правового регулирования и будут зависеть от многих факторов. В любом случае, существует риск признания таких взаимоотношений как недействительной сделки по различным основаниям, предусмотренным ГК РФ. Определение последствий в таком случае будет зависеть от характеристик объекта, предъявленного для перевозки, полномочий проводника конкретного поезда согласно имеющимся нормативным документам (в том числе международного характера), должностных инструкций, а также иных сопутствующих обстоятельств дела.

В завершении рассмотрения вопроса проблем правового регулирования объектов договора перевозки груза железнодорожным транспортом хотелось бы отметить еще одну категорию, а именно — животных. В соответствии со ст. 137 ГК РФ к животным применяются общие правила об имуществе постольку, поскольку законом или иными правовыми актами не установлено иное. Согласно п. 138 Правил перевозок домашние животные, собаки, птицы и пчелы, а также дикие животные и грызуны перевозятся в качестве багажа на особых условиях при наличии соответствующих ветеринарных документов. Значит ли это, что все указанные животные (в том числе птицы, пчелы) могут быть отнесены к категории багажа с соответствующим применением правовых последствий такого деления? Насколько корректнее использование понятие «грузобагаж», а не «багаж» применительно к ситуации с животными? Ведь, как было указано выше, понятие грузобагажа — более широкое по сравнению с категорией багажа как объекта. Кроме того, разд. XIV Правил перевозок подробно регулирует вопросы перевозки животных как ручной клади. Следовательно, возника-

ет вопрос, в каких случаях в целом животные могут перевозиться именно как багаж? Насколько перевозчик даже на специальных условиях сможет обеспечить условия перевозки животных в отдельности от самого пассажира, даже если это перевозка партии животных, скажем, зоопарк или цирк? Очевидно, что здесь необходимо учитывать не только возможности подвижного состава (хотя какой именно подвижной состав может быть признан надлежащим в данном случае в принципе — отдельная тема для размышления), но и необходимость соблюдения норм смежных отраслей права — экологического, международного, медицинского и т.п. Дополнительная составляющая ситуации, которая в обязательном виде должна приниматься во внимание, — соблюдение прав животных с позиции принципов гуманности (ст. 137 ГК РФ).

Подводя итог всему сказанному ранее, хотелось бы сделать следующие выводы. На первый взгляд, проблема классификации и унификации понятийного аппарата в законодательстве железнодорожного транспорта может показаться незначительной. Система работает, сеть компаний, участвующих в перевозочном процессе на железных дорогах, все время увеличивается, обороты растут. Отсюда может создаться видимость отсутствия проблем. Тем не менее в любом случае следует принять во внимание, что такое отсутствие проблем в настоящем не значит гарантию их отсутствия в будущем. Законодательство не должно преследовать цель отслеживания любых изменений в реальности, оно, прежде всего, должно обеспечить правовую определенность в той или иной ситуации. Вариант, когда действующее законодательство представляет единый массив из правовых норм различного статуса, однозначно не может обеспечить такую правовую определенность. Следовательно, гораздо более разумным представляется создать единый понятийный аппарат терминов национального и применимого международного законодательства, а технические и технологические нормативы инкорпорировать в объем ведомственных нормативных актов. Так, скажем, возможно обозначить любой объект договора перевозки груза просто как «груз» и установить для него отдельные условия перевозки в зависимости от физических свойств. Кроме того, целесообразно в целом исключить положения о характеристиках вагонов, в которых допускается перевозка различных грузов, из нормативных правовых актов, сохранив их исключительно в отраслевом правоприменении. Такая ситуация, с одной стороны, застрахует отправителя от необходимости исследовать технологические вопросы перевозки грузов, а с другой — освободит перевозочные компании от необходимости раскрывать сложные технологические процессы лицам, для которых это не является необходимым.