

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II (МИИТ)

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

К 25-летию Юридического института МИИТ

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО. ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Учебник

Под редакцией

*доктора юридических наук, профессора Н. А. Духно
доктора юридических наук, профессора А. И. Землина*

МОСКВА
2017

УДК 34(075)
ББК Х0я73
Г—65
ISBN 5-7876-0079-7

Ответственные редакторы:

Духно Николая Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации;

Землин Александр Игоревич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное право и административное право» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ), заслуженный деятель науки Российской Федерации.

Рецензенты:

Корякин В. М. — доктор юридических наук, доцент, заместитель директора по инновациям Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ);

Лиховидов К. С. — доктор юридических наук, доцент (Главная военная прокуратура РФ);

Старцун В. Н. — доктор юридических наук, профессор (Военный университет Минобороны России).

Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. — М. : Юридический институт МИИТа, 2017. — 259 с.

В учебнике подробно изложена теория транспортного права, субъектный состав, правовое регулирование транспортных правоотношений, возникающих на всех видах транспорта; учтены последние изменения законодательстве в транспортной сфере.

Издание рекомендовано кафедрой «Транспортное право и административное право» Юридического института МИИТ для изучения дисциплины «Транспортное право» (протокол от 7 сентября 2016 г. № 1).

Издание предназначено для преподавателей, аспирантов и студентов юридических вузов и факультетов, а также всех, кто интересуется вопросами транспортного права.

При работе с учебником использовалась Справочная правовая система КонсультантПлюс.

© Коллектив авторов, 2017

© Юридический институт МИИТа, 2017

Оглавление

Авторский коллектив	5
Предисловие <i>Н. А. Духно</i>	6
Принятые сокращения	9
Введение	10
Раздел I. Теория транспортного права	12
Глава 1. Понятие, предмет и метод транспортного права	12
1.1. Значение и сфера действия транспортного права	12
1.2. История становления транспортного права	17
1.3. Транспортное право в системе российского права.	
Предмет и метод транспортного права	21
1.4. Транспортное право как отрасль научного знания и учебная дисциплина	30
Глава 2. Система, источники и принципы транспортного права	37
2.1. Система транспортного права	38
2.2. Источники транспортного права	41
2.3. Принципы транспортного права	47
Глава 3. Транспортные правоотношения	51
3.1. Понятие транспортного правоотношения, его структура	52
3.2. Субъекты транспортных правоотношений	55
3.3. Виды транспортных правоотношений	60
Раздел II. Правовое регулирование управления в области транспорта	64
Глава 4. Правовое регулирование государственного управления транспортом	64
4.1. Понятие и правовые основы государственного управления транспортом	64
4.2. Организационно-правовые основы государственного управления транспортом	66
4.3. Государственный контроль и надзор в области транспорта, лицензирование транспортной деятельности	72
Глава 5. Правовое обеспечение корпоративного управления на транспорте	82
5.1. Понятие и правовые основы хозяйственного управления на транспорте	82

5.2. Правовое положение участников корпоративного управления на железнодорожном транспорте	89
5.3. Правовое регулирование инвестиционной деятельности в сфере транспорта	98

Глава 6. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности на транспорте	103
6.1. Понятие и правовая природа отношений в области обеспечения безопасности на транспорте.....	104
6.2. Организационные основы обеспечения безопасности на транспорте ...	108
6.3. Меры защиты и меры юридической ответственности в области обеспечения безопасности на транспорте	113

Глава 7. Правовое регулирование трудовых отношений в транспортном комплексе	119
7.1. Источники правового регулирования трудовых отношений на транспорте	119
7.2. Правовые запреты и ограничения для некоторых категорий работников на выполнение отдельных видов работ на транспорте	122
7.3. Трудовые отношения работников транспорта. Трудовой договор	125

Раздел III. Система транспортных договоров

Глава 8. Договоры, направленные на перевозку	140
8.1. Договор перевозки груза	140
8.2. Договор перевозки пассажира и багажа	155
8.3. Договор транспортной экспедиции	173
8.4. Договор фрахтования	191
8.5. Договор буксировки	205
8.6. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении	211

Глава 9. Транспортные договоры, направленные на обеспечение процесса перевозки	218
9.1. Договор об организации перевозок грузов	219
9.2. Договор о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке.....	223
9.3. Соглашения между владельцами транспортных инфраструктур	231
9.4. Договоры о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой	235
9.5. Договор о подаче и уборке вагонов и об эксплуатации подъездного железнодорожного пути.....	250

Авторский коллектив

Борисова С. В., кандидат юридических наук, доцент — гл. 5 (параграфы 5.1, 5.2), 6

Гоц Е. В., старший преподаватель — гл. 2 (параграф 2.2 в соавторстве с М. А. Матвеевой)

Духно Н. А., доктор юридических наук, профессор — предисловие

Землин А. И., доктор юридических наук, профессор — введение, гл. 1 (параграфы 1.1, 1.3, 1.4), 2 (параграфы 2.1, 2.3), 3 (параграф 3.2 — в соавторстве с Т. С. Эфендиевым), 4, 5

Матвеева М. А., старший преподаватель — гл. 2 (параграф 2.2 в соавторстве с Е. В. Гоц)

Расулов А. В., кандидат юридических наук, доцент — гл. 8, 9

Родкевич Е. Ф., старший преподаватель — гл. 1 (параграф 1.2 в соавторстве с Т. М. Химич)

Филиппова М. Ю., кандидат юридических наук, доцент — гл. 7

Химич Т. М., кандидат исторических наук — гл. 1 (параграф 1.2 в соавторстве с Е. Ф. Родкевич)

Целовальникова И. Ю., кандидат юридических наук, доцент — гл. 5 (параграф 5.3)

Эфендиев Т. С., кандидат юридических наук, доцент — гл. 3 (параграф 3.2 — в соавторстве с А. И. Землиным)

Ответственные редакторы

— доктор юридических наук, профессор,

почетный работник высшего профессионального образования

Российской Федерации Н. А. Духно

и доктор юридических наук, профессор,

заслуженный деятель науки РФ А. И. Землин

Предисловие

Потребность транспортного комплекса в специалистах с правовым знанием увеличивается из года в год, продолжая все острее ощущать роль права в развитии транспортных отношений, сплотивших все виды деятельности транспортной системы. Под влиянием этих обстоятельств кафедра «Транспортное право и административное право» Юридического института МИИТ, опираясь на результаты многолетних научных исследований проблем транспортного права, подготовила учебник «Транспортное право. Общая часть». Такой учебник стал необходим при подготовке специалистов транспорта, которым предстоит выполнять свои обязанности, укрепив профессионализм правовыми знаниями в области транспорта. Общая часть транспортного права как учебной дисциплины призвана формировать у студентов правовые знания, направленные на повышение их правовой культуры, укрепление правосознания, уровень которого позволит давать правильную оценку действующему законодательству в сфере функционирования транспортного комплекса.

Особенностью издания, указывающей на характерные отличия от предшествующих учебников, является его уникальное содержание, удачно интегрирующее общие ценности права с отраслями права и законодательством, призванным регулировать транспортные отношения и охранять объекты транспортного комплекса.

Учебник представляет собой обоснованную систему научных правовых сведений, состоящей из трех разделов. Структура учебника стала результатом выделения в процессе научного исследования из правовой системы России всего того, что может и должно использоваться в транспортном комплексе, разносторонне учитывая специфику транспорта, что создало условия для объединения полученного нового результата в общий учебный курс транспортного права.

Первый раздел представляет сведения об общих правовых категориях, выражающих основные свойства транспортного права, исторический путь развития, его роль в становлении транспортных отношений. Усвоение теоретических положений транспортного права способствует формированию правовой культуры, что укрепляет понимание значения правового знания, необходимого каждому работнику транспорта при оценке правовых норм, призванных к воплоще-

нию в транспортные отношения. Правовые знания, сформированные на основе общих теоретических положений транспортного права, укрепляют веру работника транспорта в правильность своего поведения. Обогащение профессионального знания знанием транспортного права повышает продуктивность работы каждого сотрудника в сфере транспорта, который становится способным свободно, в пределах правовых норм выполнять свои обязанности, убеждаясь в полезности своего труда и обеспечивая условия для сохранения безопасности на транспорте.

Во втором разделе учебника раскрываются основополагающие положения по актуальным проблемам правового регулирования управления в области транспорта. Изучающим курс транспортного права рекомендуется обратить внимание на особенности государственного управления транспортом и на правовое обеспечение корпоративного управления. Эти вопросы особенно важны в условиях развития рыночных экономических отношений на транспорте, где совершенствуется конкурентоспособная среда и под воздействием права идет процесс развития предпринимательской деятельности. Обращено внимание на тесную связь транспортного права с решением проблем по обеспечению безопасности на транспорте. Работники транспорта без твердого знания транспортного права лишают себя возможности полного и всестороннего использования правовых инструментов и правовых средств, обеспечивающих порядок, при котором гарантируется безопасность на транспорте. Роль права в обеспечении безопасности на транспорте придает транспортному праву особую специфичность, которая просматривается в тесной связи права с особенностями транспорта как источника повышенной опасности. В разделе ярко подчеркнута особенность трудовых отношений на транспорте, что влечет за собой потребность раскрыть специфику правового регулирования деятельности некоторых категорий работников при выполнении отдельных видов работ на транспорте.

Третий раздел учебника содержит основные положения договорного права и специфику его применения при реализации основных задач транспорта, при функционировании его как неотъемлемой части развития экономики, культуры и обороноспособности страны.

Общая часть учебника транспортного права, составленная на основе фундаментальных теоретических правовых идей, правовых кон-

цепций, представляет научно обоснованное понятие транспортного права и раскрывает его общие положения, указывает основные направления их применения работниками транспорта в сложной структуре транспортных отношений. В учебнике подчеркивается значение правового знания и его тесная связь со спецификой транспортного комплекса, что должно учитываться каждым работником транспорта, убеждая его в том, что право является основным средством, которое обеспечивает качественную и безопасную работу транспорта.

Учебная дисциплина «Транспортное право» необходима для изучения студентами всех транспортных специальностей в целях развития правового знания, ориентированного на специфику транспорта, и создания условий, при которых профессиональное знание, в тесной связи со знанием транспортного права, станет выражать высокую степень профессионализма. Все это, непременно, будет служить делу повышения производительности труда и укреплению правопорядка на транспорте, повышая его привлекательность и гарантируя безопасность.

Изучая транспортное право, студент убеждается в том, что вся транспортная деятельность пронизана правом, без которого трудно представить, какой порядок может обеспечить полноценную работу транспорта, кроме правопорядка, сформированного на основе транспортного права. Под влиянием такого убеждения работники транспорта приобретают новое качественное свойство в своем профессионализме, при котором становится возможным достигать успешных результатов плодотворной работы всего транспортного комплекса.

Степень полезности изучения курса транспортного права будет увеличиваться, если усвоение транспортного права станет проходить под влиянием интереса к тем его темам или отдельным положениям, которые окажутся вызванными профессией. Здесь студентам следует проявлять творчество, учиться искать то, что необходимо для избранной профессии.

*Доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института МИИТ,
почетный работник высшего профессионального
образования Российской Федерации
Н. А. Духно*

Принятые сокращения¹

Нормативные правовые акты

Конституция РФ — Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ)

Воздушный кодекс РФ — Воздушный кодекс Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ

ГК РФ — Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ; часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ; часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ; часть четвертая от 18 декабря 2006 г. № 230-ФЗ

КВВТ РФ — Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ

КоАП РФ — Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ

КТМ РФ — Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ

ТК РФ — Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ

УАТГНЭТ — Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ

УЖТ РФ — Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ

УК РФ — Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ

Прочие сокращения

абз. — абзац

гл. — глава

ОАО «РЖД» — открытое акционерное общество «Российские железные дороги»

п. — пункт (-ы)

разд. — раздел (-ы)

ст. — статья (-и)

ч. — часть (-и)

¹ В учебнике использованы сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 № 943/788.

Введение

Учебник подготовлен коллективом преподавателей кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ) и посвящен рассмотрению основных тем, изучаемых в рамках учебной дисциплины «Транспортное право». Уникальность, присущая данному изданию, обусловлена преподаванием указанной учебной дисциплины как будущим юристам, так и специалистам транспорта, с позиций классической теории права, преломленной через призму научной школы транспортного права, сформированной и развиваемой профессорско-преподавательским составом кафедры.

Принимая во внимание необходимость формирования у обучающихся высокой правовой культуры, развитого правосознания, в том числе профессионального, гражданской зрелости и общественной активности, авторы учебника стремились решить задачу формирования у студентов навыков анализа законодательства в сфере транспорта и умений соотносить положения тех или иных нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность железных дорог, с общеправовыми категориями и институтами. В целях решения указанной задачи в книге освещаются особенности правового регулирования отношений в сфере транспорта.

Представленный материал отражает современные тенденции динамично развивающегося российского законодательства, последние изменения в нормативных правовых актах, регулирующих деятельность в сфере транспорта.

В учебнике в доступной форме представлены знания о теории транспортного права, сведения из области правового регулирования транспортных отношений. Издание отражает особенности правового регулирования отношений в сфере транспорта, представляет интерес не только для студентов, но и для научных работников, преподавателей, специалистов и всех, кто интересуется вопросами права и его связями с транспортом.

В результате изучения дисциплины «Транспортное право» студент должен:

знать

- место и роль транспортного права в системе российского права;
- основные аспекты транспортного законодательства;

- систему правоотношений на транспорте;
- основы транспортного права;

уметь

- определять роль транспортной отрасли в экономике страны;
- объяснить взаимосвязь транспорта с уровнем социально-экономического развития страны и регионов;

владеть

- способностью к пониманию и объективной оценке достижений транспорта, его технических средств и технологий;
- анализа правоотношений, возникших в сфере грузоперевозок, перевозок пассажиров и багажа.

Раздел I

Теория транспортного права

Глава 1. Понятие, предмет и метод транспортного права

В условиях рыночной экономики отношения, возникающие в процессе функционирования транспортной системы, приобретают особое значение. Поскольку продукция транспорта как отрасли материального производства — это деятельность по территориальному перемещению грузов или людей, постольку транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. Транспортные отношения находятся в тесной связи с другими социально-экономическими отношениями, что во многом определяет их природу.

В связи с их социальной значимостью общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных образований российского законодательства и права.

Особое значение четкое и однозначное понимание места и роли транспортного права в российской правовой системе имеет как для будущих юристов, так и специалистов в области транспорта, поскольку от этого прямо зависит возможность адекватного толкования и использования ими норм права в процессе деятельности по предстоящему должностному предназначению, степень законности принимаемых ими управленческих решений.

1.1. Значение и сфера действия транспортного права

Рассматривая место транспортного права в системе права, следует исходить из следующих посылок.

Транспортная деятельность — одна из форм социальной активности. По содержанию транспортная деятельность представляет

собой физическое перемещение каких-либо объектов. По сути, деятельность транспорта заключается в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты.

Транспорт — одна из *важнейших отраслей экономики*. Процесс товарного обмена в современном обществе немыслим без транспорта. Для России этот постулат имеет особое значение: уникальная географическая протяженность России обуславливает повышенную роль транспортной системы.

Транспорт — *отрасль народного хозяйства*. Как отрасль хозяйства транспорт в отличие от промышленности и сельского хозяйства не создает каких-либо материальных объектов, а обеспечивает их перемещение в пространстве. В этом смысле транспортировка аналогична торговой деятельности. Хотя купля-продажа оформляет смену собственника, правовую передачу товара, а перевозка связана с физическим перемещением объектов, деятельность транспортных, равно как и торговых агентов, устанавливает связь хозяйствующих субъектов.

Транспорт — *важнейшая составляющая системы обеспечения национальной безопасности*. При отсутствии возможности осуществления бесперебойного и эффективного функционирования транспортной системы государства невозможно выполнение задач мобилизационного развертывания, переброски и тылового обеспечения войск.

ТРАНСПОРТ является связующим звеном экономики страны, составляющим единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена.

Поскольку основным в деятельности транспорта является перемещение товаров (людей), постольку следует признать отношения по перевозке, возникающие по поводу деятельности перевозчика по перемещению объектов в интересах клиента, базовыми в системе транспортных отношений. Соответственно, система транспортных отношений имеет своей основой, равно как и первопричиной для возникновения иных отношений, отношения по перевозке.

Важнейшая обязанность поставщика по доставке товаров предполагает использование транспортных средств, которые не всегда ему

принадлежат. Таким образом, нетранспортные коммерческие отношения, прежде всего купля-продажа, являются внешним условием, детерминантой заключения договоров на перевозку. В свою очередь, поставка как разновидность купли-продажи, как правило, предопределяет необходимость вступления предпринимателя в отношения с транспортными организациями. Косвенным подтверждением такого вывода служит содержание гл. 30 ГК РФ. Статья 513 ГК РФ указывает на обращение сторон поставки к услугам транспортной организации и содержит отсылку к транспортному законодательству.

Определяясь в роли и месте транспортного права по признаку функциональности, следует исходить из его значимости для регулирования хозяйственной, экономической деятельности.

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и функционированием транспортных организаций, отношения между транспортными организациями и их клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными организациями как одного, так и разных видов транспорта.

Многообразие норм транспортного права предопределено в том числе значительным числом «обслуживаемых» видов транспорта, которые принято различать в зависимости от типа транспортных средств, используемых для перевозки. Выделяются следующие *виды транспорта*: воздушный, внутренний водный, морской, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный.

При этом различные виды транспорта предполагают различную технологию перевозки и способы обеспечения безопасности. По этой причине основная масса правовых норм, регулирующих транспортную деятельность, сосредоточена в транспортных уставах и кодексах, каждый из которых обеспечивает правовое регулирование отношений в зависимости от специфики соответствующего вида транспорта.

Формой договора железнодорожной грузовой перевозки является железнодорожная накладная, морской — коносамент или чартер, автомобильной — транспортная накладная, воздушной — авианакладная.

Также на различных видах транспорта различным образом именуется и определяются виды сообщений.

На *железнодорожном транспорте* различают:

— местные перевозки, которые осуществляются в пределах одной транспортной организации (железной дороги);

— перевозки в прямом сообщении — перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между железнодорожными станциями в Российской Федерации с участием одной и более транспортных организаций по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут;

— перевозки в прямом смешанном сообщении — перевозки, осуществляемые в пределах территории РФ несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортной накладной), оформленному на весь маршрут;

— перевозки в непрямом смешанном сообщении — перевозки, осуществляемые в пределах территории РФ несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида;

— перевозки в международном сообщении — перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории РФ, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж пересекают Государственную границу РФ, если иное не предусмотрено международными договорами РФ;

— перевозки в прямом международном сообщении — перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые между железнодорожными станциями в различных государствах или несколькими видами транспорта в различных государствах по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования;

— перевозки в непрямом международном сообщении — перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожные станции и порты по перевозочным документам, оформленным в государствах, участвующих в перевозках, а также перевозки несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Кроме того, УЖТ предусматривает перевозки, осуществляемые в интересах отдельных видов субъектов, деятельность которых имеет определенную специфику:

— специальные железнодорожные перевозки — железнодорожные перевозки, предназначенные для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд, а также железнодорожные перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей;

— воинские железнодорожные перевозки — железнодорожные перевозки воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд и отдельных лиц, проходящих военную службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, сотрудников ФСБ России.

На *автомобильном транспорте* перевозки по видам сообщения классифицируются следующим образом:

— городские перевозки — перевозки в границах населенных пунктов;

— пригородные перевозки — перевозки между населенными пунктами на расстояние до 50 км включительно между границами этих населенных пунктов;

— междугородные перевозки — перевозки, осуществляемые за черту города на расстояние более 50 км;

— международные перевозки — перевозки, осуществляемые в заграничном сообщении. Для признания перевозки международной не требуется, чтобы она фактически осуществлялась на территории двух или нескольких стран: достаточно начать такую перевозку. Фактического поступления груза (пассажира) на территорию иностранного государства (пересечения границы) может и не быть (например, при утрате груза или гибели пассажира в стране отправления).

На *морском транспорте* в зависимости от вида сообщений различают:

— малый каботаж — перевозки или буксировка между портами на территории РФ, которые находятся в пределах одного морского бассейна;

— большой каботаж — перевозки или буксировка между портами на территории РФ, находящимся в разных морских бассейнах, в том числе при транзите через воды иностранного государства;

— перевозки в заграничном сообщении — морские перевозки, при которых порт отправления находится на территории РФ, а порт назначения — на территории иностранного государства, и наоборот.

Выделяют также простые, сложные и круговые рейсы¹:

- простой рейс — перевозка между двумя портами;
- сложный рейс — перевозка между несколькими портами, в каждом из которых производится погрузка или выгрузка;
- круговой рейс — перевозка груза между двумя и более портами с возвращением в порт первоначального отправления.

На морском и речном транспорте также различают следующие *формы судоходства*:

- линейное — по заранее установленным направлениям;
- трамповое — судно направляется в те пункты, куда его зафрахтовали.

Таким образом, системное правовое регулирование транспортных отношений, возникающих в процессе функционирования транспортной системы, является необходимым условием функционирования экономики государства, обеспечения национальной безопасности, имеет существенную специфику и обширную сферу применения.

1.2. История становления транспортного права

Появление термина «транспортное право» отечественная и зарубежная литература относит к концу XIX в. Однако правовое регулирование общественных отношений, возникающих в процессе деятельности транспорта в России, зародилось значительно раньше и началось с регламентации судоходства и транспортировки грузов по водным путям. Это объясняется тем, что самыми древними видами транспорта в России были именно речной и морской транспорт, а геополитическое расположение Руси (великий морской путь «из Варяг в Греки») позволяло его активное использование. Одним из первых актов морского права ряд исследователей называют договор киевского князя Олега с Византией 911 г., который закреплял правила защиты от разграбления потерпевших аварию купеческих судов и помощи пострадавшим.

Первоначально источниками правового регулирования общественных отношений в транспортной деятельности выступали обычаи делового оборота. Позднее, в XIV—XVII вв. деятельность транспорта

¹ Под рейсом судна понимается время, затрачиваемое судном от начала погрузки до постановки судна под новую погрузку.

наряду с обычаями оборота начинает регулироваться специальными нормами, носящими транспортный характер. Это, например, Ямской приказ 1555 г., регламентирующий государственную и частную переписку; «Указ о езде» Судебника царя Ивана III, вводивший тарифы для пересылки почтовых грузов из столицы в другие города; Судебник царя Федора Иоанновича 1589 г., устанавливающий технические требования, предъявлявшиеся к дорогам, и закреплявший наказание за несвоевременный ремонт дорог. В гл. IX «О мытах и о перевозке и о мостах» Соборного уложения 1649 г. впервые была закреплена свобода судоходства по рекам и введен запрет на строительство плотин и мельниц, затрудняющих проход лодок.

В современном понимании транспортное право зародилось в России в период правления Петра I, когда правовое регулирование общественных отношений в сфере транспорта приобретает черты относительно стройной системы правовых норм. Из-за нерентабельности строительства и содержания дорог предпочтение отдавалось водному транспорту. В связи с этим в царствование Петра I начинает активно развиваться российское морское законодательство, свидетельством чего явилось издание в 1720 г. Устава о эверсах, который определял взаимоотношения судовладельца и грузоотправителя и устанавливал время загрузки и разгрузки. Возмещение ущерба при повреждениях, понесенных эверсом, возлагалось на судовладельца, а убыток по товару нес купец. Получение груза подтверждалось распиской¹. Развитие кораблестроения и, как следствие, морских торговых связей явилось предпосылкой к изданию в 1781 г. Устава о купеческом водоходстве.

Развитие промышленности в XIX в. привело к появлению новых видов транспорта (железные дороги, паровое судоходство). Именно развитие железных дорог расширило транспортные коммуникации, обусловив необходимость принятия специальных актов, регламентирующих функционирование транспортной отрасли. Речь идет об Уставе путей сообщения Российской империи 1857 г., который в дальнейшем, подвергаясь изменениям, образовал Свод учреждений уставов путей сообщения, а также Общий устав российских железных дорог 1885 г. Общий устав является первым специальным кодифицированным источником железнодорожного законодательства, ко-

¹ Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. 3. Вексельное право. Морское право. М. : Статут, 2003. С. 182.

торым были установлены единые правила перевозок для казенных и частных железных дорог, а также юридически закреплены многие понятия, которые используются в сфере транспорта и в настоящее время, например: перевозки в прямом сообщении; узловая станция; ручная кладь; багаж; багажная квитанция; накладная на груз; расписание движения; договор перевозки; погрузка и выгрузка и другие.

В области железнодорожного транспорта были также приняты Устав Царскосельской железной дороги, первой в России, 1837 и устав Главного общества российских железных дорог, который содер­жал план глобального строительства железных дорог в стране.

Важным событием конца XIX в. стало принятие 11 сентября 1896 г. Министром путей сообщения князем М. И. Хилковым постановления «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведом­ства путей сообщения в самодвижущихся экипажах», положившего начало правовому регулированию общественных отношений, складывающихся в сфере отечественного автомобильного транспорта.

Таким образом, в XIX в. формируется полная система правового регулирования разнообразных общественных отношений, складывающихся в сфере деятельности транспорта, которая положила начало становлению транспортного права России и закреплению этого термина в науке.

В советское время (первые годы после революции) нормативная база функционирования всех видов транспорта активно перерабатывается.

В первую очередь это коснулось железнодорожного транспорта. Декретом СНК РСФСР от 16 августа 1920 г. был принят Общий устав железных дорог РСФСР, сменивший Общий устав российских железных дорог 1885 г. Устав был рассчитан на переходный период и характеризовался отсутствием денежных расчетов с грузовладельцами, вследствие чего через два года в связи с введением нэпа Декретом СНК РСФСР от 12 июня 1922 г. был принят новый Устав железных дорог РСФСР.

В последующие годы принимается ряд сменявших друг друга специальных нормативных правовых актов в сфере железнодорожного транспорта: общесоюзный Устав железных дорог СССР, принятый постановлением СНК СССР от 24 мая 1927 г. и воспроизводивший нормы предыдущего Устава; Устав железных дорог СССР, утвержденный

постановлением СНК СССР от 10 февраля 1935 г. № 232, согласно которому железные дороги, при минимальном затрата средств, обязаны были выполнять государственный план грузовых и пассажирских перевозок; Устав железнодорожного транспорта СССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г. № 2414, который отличался более тщательной проработкой и закреплял обязанности дорог по обеспечению потребностей страны в перевозках грузов и пассажиров, и наконец, Устав железных дорог СССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. № 270, закреплявший права, обязанности и ответственность железных дорог, а также организаций, предприятий, учреждений и граждан, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

В сфере морского транспорта правовое регулирование общественных отношений выразилось в принятии Декрета о морском транспорте, утвержденного Совнаркомом РСФСР 30 мая 1921 г.; Кодекса торгового мореплавания СССР, принятого постановлением ЦИК и СНК СССР от 14 июня 1929 г.; Кодекса торгового мореплавания СССР, утвержденного указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 г. и Закона СССР от 13 декабря 1968 г.

В целях регулирования транспортных операций на внутренних водных путях 11 апреля 1921 г. был принят Декрет СНК РСФСР о транспортных операциях на внутренних водных путях, а постановлением СНК СССР от 24 октября 1930 г. и постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. — Уставы внутреннего водного транспорта СССР 1930 и 1955 гг.

Создание правовой основы функционирования гражданской авиации связано с принятием Воздушного кодекса СССР, утвержденного постановлением ЦИК и СНК СССР от 27 апреля 1932 г. № 36/460. Вслед за Воздушным кодексом СССР 1932 г. постановлением ЦИК и СНК СССР от 7 августа 1935 г. № 14/1713, указами Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1961 г. и от 11 мая 1983 г. были утверждены Воздушные кодексы СССР 1935, 1961, 1983 гг.

Развитие правового регулирования в сфере автомобильного транспорта складывалось относительно своеобразно, поскольку вплоть до 1969 г. не было принято специального кодифицированного акта, который регулировал данную сферу общественных отношений на транспорте. Лишь в 1969 г. принимается Устав автомобильного

транспорта РСФСР, который действовал до его отмены в связи с принятием нового Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в 2007 г.

В целях упорядочивания правовой основы международных перевозок различными видами транспорта Россией в XX в. активно осуществляется деятельность по присоединению СССР к ряду международных договоров и конвенций¹.

Первоначально общественные отношения, складывающиеся на транспорте регулировались исключительно специальными нормативными актами — уставам, кодексами. Позднее, с принятием Основ гражданского законодательства 1961 г., они действовали одновременно с Гражданским кодексом, закрепившим базовые основы транспортных договоров.

На современном этапе общественные отношения, складывающиеся на транспорте, носят комплексный характер и регламентируются международными договорами, правовыми обычаями, нормативными правовыми актами. Среди них: КТМ РФ, КВВТ РФ, Воздушный кодекс РФ, УЖТ РФ, УАТГНЭТ и др.

1.3. Транспортное право в системе российского права. Предмет и метод транспортного права

В разное время авторы научных 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

¹ См.: Конвенция о дорожном движении 1968 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 г., Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г., Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1960 года 1960 г., Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем 1961 г., Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года 1974 г., Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г., Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г., Соглашение о международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении (МЖС) 1959 г.

современном уровне его развития самостоятельную отраслью права¹. Представители морского транспорта в еще более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании². На состоявшейся в апреле 2004 г. Всероссийской научно-практической конференции «Теоретические проблемы формирования транспортного права» некоторые выступающие настаивали (не приводя при этом 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»³.

Существуют различные научные концепции транспортного права.

1. *Транспортное право определяется как самостоятельная отрасль права.* По мнению В. Н. Жукова, А. И. Бобылева и ряда других ученых, транспортное право имеет все основания быть самостоятельной отраслью права, включающей в свою структуру ряд подотраслей. «Специфика транспортного права состоит в том, что в основании его лежат несколько кодифицированных актов, регулирующих водный, воздушный, железнодорожный, автомобильный транспорт. Фактически, речь идет о наличии подотраслей в рамках такой объемной отрасли права, как транспортное право»⁴.

2. *Отдельные части транспортного права признаются самостоятельными отраслями права.* Приверженцы этого подхода выделяют в качестве самостоятельных отраслей права совокупность норм, регулирующих деятельность конкретного вида транспорта. Так, А. Г. Гусаков в 1925 г. говорил об относительной самостоятельности железнодорож-

¹ Вопросы воздушного права : сборник. Ч. 2. М., 1930. С. 211.

² См.: *Жудро А. К.* Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1953.

³ Государство и право. 2004. № 9. С. 114, 118.

⁴ *Жуков В. Н.* Транспортное право как проблема теоретико-правовой науки. Теоритические проблемы формирования транспортного права : сб. научных статей / под ред. А. И. Бобылева, Н. А. Духно. Вып. 8. М., 2004. С. 24.

ного права. Он считал железнодорожное право особой системой норм частноправового и публично-правового характера, с последующей оговоркой о том, что несмотря на рост публично-правовой составляющей отрасли, присутствие частноправовой все же остается, поскольку железнодорожное право регулирует прежде всего перевозку¹. А. К. Жудро и В. М. Мешера выделяли морское право в отдельную отрасль права наряду с гражданским и административным².

3. *Транспортное право является исключительно комплексной отраслью законодательства.* Представители этого направления признавали транспортное право отраслью законодательства, т.е. комплексом различных по своей природе нормативных правовых актов (гражданско-правовых, административно-правовых)³, но отказывали транспортному праву в наличии признаков, позволяющих осуществить его институционализацию в качестве собственно правового образования. Так, по мнению В. К. Андреева, в транспортных отношениях отсутствуют черты единообразия для формулировки общего по своему юридическому содержанию предмета и метода правового регулирования, а следовательно, и отрасли права. Таким образом, транспортное право — это отрасль законодательства, которая содержит нормы гражданского, административного, гражданско-процессуального, земельного и трудового права⁴.

4. *Транспортное право рассматривается как институт гражданского права.* Представители данного научного направления исходят из того, что поскольку большинство общественных отношений, складывающихся на транспорте, составляют предмет гражданского права, постольку транспортное право является частью гражданского права, т.е. его институтом. Так, В. Н. Изволенский определял железнодорожное право как совокупность норм, регулирующих отношения, возникающие из перевозки грузов, пассажиров и багажа. А так как перевозка относится к правовому регулированию гражданского

¹ Гусаков А. Г. Основные вопросы железнодорожного права. М. : Транспечать НКПС, 1925. С. 20.

² Мешера В. Ф. Место морского права в системе советского права // Вестник Ленинского ун-та. Серия: Экономика, философия и право. 1956. № 5. Вып. 1. С. 98.

³ См.: Андреев В. К. Транспортное право : учеб. пособие. Калинин : КГУ, 1977. С. 6; Орданский М. С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов : Изд-во Саратовского ун-та, 1981. С. 33.

⁴ Андреев В. К. Указ соч. С. 5.

права, следовательно железнодорожное право — составная часть гражданского права¹.

5. *Транспортное право определяется как комплексная отрасль права.* Этот подход получил наибольшее распространение в современной отечественной юридической науке. Представители этого направления² исходят из того, что транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права. Так, Н. А. Духно, придерживаясь данной концепции, относит транспортное право к новой теоретической конструкции, к комплексному содержанию со множеством структурных элементов, основными из которых являются отрасли права. Попадая в комплекс, отрасль права приобретает отдельные свойства взаимосвязи с другими элементами, образующими транспортное право³.

Определяясь в вопросе о *месте транспортного права в системе российского права*, следует исходить из того, что 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

¹ *Изволенский В. Н.* Правовые вопросы железнодорожных перевозок : учеб. пособие. М. : Трансжелдориздат, 1955. С. 11.

² См.: *Чельшев М. Ю.* Транспортное право как комплексная правовая отрасль // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации : сб. научных статей по материалам Первой Международной научно-практической конференции. М. : Юридический институт МИИТа, 2007. С. 116—125; *Мишина Н. В.* Формирование железнодорожного права: проблемы и коллизии // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации : сб. научных статей по материалам Первой Международной научно-практической конференции. М. : Юридический институт МИИТа, 2007. С. 98; *Землин А. И.* К вопросу о включении транспортного права в Номенклатуру специальностей научных работников в сфере юриспруденции // Актуальные проблемы правового регулирования в транспортной сфере в условиях инновационного развития транспортного комплекса и формирования высокоскоростных транспортных систем. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. 24 апреля 2013 г. М. : МИИТ, 2013; *Корякин В. М.* К вопросу об институционализации транспортного права в качестве комплексной отрасли отечественной правовой системы // Транспортное право. 2015. № 2.

³ *Духно Н. А.* Понятие, структура и содержание транспортного права // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации : сб. научных статей по материалам Первой Международной научно-практической конференции. М. : Юридический институт МИИТа, 2007. С. 13.

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 правоотношений¹.

Совершенно очевидно, что предметом 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 наибольшее 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.

Что касается базовых отраслей права, здесь все достаточно очевидно: они обладают всеми присущими им признаками (структурными особенностями, юридическим своеобразием, наличием специфического предмета). Комплексные же отрасли — только частью этих признаков. Комплексные отрасли имеют лишь особый предмет (рассматриваемый в иной плоскости, нежели предметы основных отраслей) и некоторые черты юридического своеобразия, а именно — самостоятельную область законодательства, некоторые единые принципы, положения, приемы регулирования. Однако у них нет главных черт юридического своеобразия — «своего» метода и механизма регулирования.

Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Однако такое сочетание само по себе не являет-

¹ Иоффе О. С. Советское гражданское право. Т. 1. М., 1967. С. 7.

ся 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. Это дает лишь основания для выделения особого законодательного массива — транспортного законодательства.

В научной литературе мы видим парадоксальную ситуацию: все те же предмет и метод правового регулирования применяется и к подотрасли, и к институту права, что позволяет беспрепятственно присваивать им ранг отрасли. Это дает возможность до бесконечности плодить все новые и новые отрасли в современной системе права.

Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права — гражданского, административного, трудового, земельного и т.д. — состоит в *регуливании деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны в целях обеспечения эффективного ее функционирования.*

Предметом транспортного права являются общественные отношения разных видов. В первую очередь речь идет о правоотношениях, связанных с организацией и осуществлением перевозки, базирующиеся на договорных началах. Однако в сферу регулирования транспортного права должны быть включены также отношения административно-правового характера, что предопределено необходимостью управления транспортом, контроля за деятельностью в области транспорта, технического надзора за ним, строгого соблюдения правил пользования транспортным средством, обеспечения мер безопасности и т.д. Специфика трудовых отношений на транспорте (ст. 54 КТМ РФ, ст. 28 КВВТ РФ, гл. 5 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации») также обуславливает их включение в предмет транспортного права.

ПРЕДМЕТОМ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА является совокупность разнородных общественных отношений, возникающих в процессе и по поводу деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны.

Немаловажным обстоятельством для определения места транспортного права в системе российского права, его институционализации как правового образования, является вычленение *метода правового регулирования транспортных отношений*. Метод правового регулирования позволяет определить правовое положение участников регулируемых отношений; порядок возникновения субъективных прав и обязанностей; средства их обеспечения; характер санкций.

При этом возникает вполне закономерный вопрос: обладает ли транспортное право особым методом регулирования? Вопрос не риторический, требующий конкретного ответа, поскольку от его решения, по сути, и зависит возможность придания транспортному праву отраслевого статуса.

Различия в способах воздействия права на общественные отношения определяются характером взаимного положения участников правовых отношений.

Очевидно, что *нормы транспортного права единым методом правового регулирования не связаны*. Основным методом правового регулирования транспортных договорных правоотношений является метод равенства сторон, т.е. диспозитивный метод, характерный для отраслей частного права. Однако применительно к административным правоотношениям на транспорте используется метод властных предписаний, т.е. метод императивный, присущий отраслям права публичного. В научной и учебной литературе встречается мнение о возможности выделения некоего комплексного, императивно-диспозитивного метода правового регулирования, свойственного для комплексных отраслей права, с чем согласиться не представляется возможным. В данном случае, а именно, для регулирования транспортных правоотношений, применяются в комплексе и императивный, и диспозитивный метод, но используются они отдельно, для различных групп отношений, связанных с осуществлением транспортной деятельности, связаны исключительно единой целью обеспечения функционирования транспортной системы, и никакого «комплексного» метода в совокупности не образуют.

Транспортное право для регулирования общественных отношений, возникающих в процессе и по поводу деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны, образующих его предмет, заимствует императивный и диспозитивный мето-

ды правового регулирования, характерные для публичных и частных отраслей российского права.

Таким образом, *транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права, но не может быть признано самостоятельной отраслью права.*

Транспортное право определяется самостоятельным предметом, но методами, характерными в своем большинстве для гражданского, административного, трудового права, которые не отражают единых особенностей, присущих исключительно для транспортного права. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, еще не созрели условия для появления новой самостоятельной отрасли права.

Комплексные отрасли права, — столь же объективное явление, как и отрасли законодательства, адекватные одноименным традиционным отраслям права, и не могут быть полностью сведены к результатам субъективной деятельности в процессе систематизации. В полной мере это относится и к транспортному праву.

В специальной литературе встречается точка зрения, согласно которой транспортное право не признается комплексной отраслью права, а конституируется как комплексная отрасль законодательства, сочетающая в себе нормы нескольких отраслей права, которые регулируют различные по своему видовому содержанию общественные отношения. В основе этого мнения лежит ложная логическая посылка, вызванная смешением понятий «отрасль законодательства» и «отрасль права». Не углубляясь в теоретические исследования, следует акцентировать внимание всего на двух аспектах. Во-первых, общепринято считать, что «первокирпичиком», основой отрасли права является норма права, т.е. правило поведения, а отрасли законодательства — правовой акт, легализующий, оформляющий эту норму. Правовые нормы находят свое выражение в законодательстве. Источник права — это совокупность нормативных правовых актов, в которых содержатся нормы права. Источником транспортного права является совокупность нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность. Таким образом, соотношение отрасли права и отрасли законодательства — это соотношение содержания и формы, а соответственно, смешение их недопустимо хотя бы с позиций формальной логики. Поскольку логически верное умозаключение может быть как истинным, так и ложным, а логически ложное истинным не

может быть изначально, признать это утверждение соответствующим действительности не представляется возможным.

Когда мы рассматриваем *соотношение транспортного законодательства и транспортного права*, следует исходить также из того, что отрасль права формируется объективно. В нашем случае транспортное право как комплексная отрасль посредством выделения его предмета сформировалась в связи со все возрастающими общественными потребностями в регулировании транспортных отношений. Законодательство, как форма легализации правовых норм, более подвержено субъективным факторам: по воле законодателя нормативно-правовое регулирование может отставать, а может и опережать объективные потребности. Кроме того, хотя отрасли права и отрасли законодательства в идеале должны совпадать, законодательство, в отличие от системы права, может быть систематизировано по усмотрению законодателя или других лиц и по иным признакам. Соответственно, критерием выделения отрасли законодательства никак не может служить метод правового регулирования.

Анализ показывает, что в транспортном законодательстве накоплена достаточная отраслеобразующая «критическая масса» нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, в частности, относятся: КВВТ РФ, КТМ РФ, УЖТ РФ, УАТГНЭТ, иные многочисленные нормативные правовые акты, регулирующие транспортные отношения. Так, например, в ст. 1 УЖТ РФ 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. Очевидно, что далеко не каждая отрасль законодательства, самостоятельность которой признана и неоспорима, имеет в своей структуре столь впечатляющий и упорядоченный правовой массив.

Таким образом, с достаточной степенью обоснованности можно утверждать о наличии группы правовых актов, образующих в сово-

купности предметно определенную и институционально обособленную отрасль транспортного законодательства.

ТРАНСПОРТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО представляет собой отрасль российского законодательства, включающую совокупность предметно систематизированных по сфере регулируемых ими общественных отношений кодифицированных и иных нормативных правовых актов.

Таким образом, **ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО** представляет собой комплексную отрасль российского права. Оно регулирует различные по характеру правоотношения, которые возникают как в процессе публичного управления транспортном, так и имеющих частноправовую природу договорных отношений между транспортными предприятиями и их клиентами, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании в силу их особенностей.

Транспортное законодательство должно рассматриваться как отрасль российского законодательства.

1.4. Транспортное право как отрасль научного знания и учебная дисциплина

Получение необходимого представления о транспортном праве предполагает рассмотрение ее значения как отрасли научного правового знания. Значение науки проявляется через ее функции. В свою очередь функции обусловлены потребностью общества в познавательном и преобразовательном действии какой-либо науки. Одной из наиболее важных функций транспортном праве является познавательная, которая характеризует в основном ее теоретический уровень и реализуется путем изучения роли, участия государства и права в строительстве и функционировании транспортной системы России, форм, принципов и закономерностей этого участия. Если транспортное право как система правовых норм регулирует общественные отношения, то как система юридического знания оно исследует нормы права, классифицирует и систематизирует их.

Известный исследователь в области науки транспортного права В. М. Корякин обоснованно отмечает, что транспортное право, являющееся

комплексной отраслью российского права, одновременно можно рассматривать в качестве отраслевой юридической науки. Объект транспортно-правовой науки составляет совокупность актов законодательства, актов правотворчества, правоприменения, иных явлений и процессов политико-правовой практики в транспортной сфере, познание которых необходимо для обоснования, аргументирования истинности выводов, положений, категорий, понятий, закономерностей данной науки. Транспортное право изучает правовые аспекты государственного управления в сфере транспорта, правовое положение транспортных организаций, правовое регулирование перевозочного процесса, правовое обеспечение транспортной безопасности и безопасности дорожного движения, охрану правопорядка и борьбу с преступностью на транспорте, особенности земельно-правовых и трудовых правоотношений в транспортной сфере, организационно-правовые основы международных перевозок и деятельности международных транспортных организаций, другие вопросы. Перечисленные направления составляют основную предмет науки транспортного права¹.

С указанным подходом следует согласиться, за исключением, пожалуй, вычленения «основного», а следуя законам логики, и «неосновного» предмета науки транспортного права. Поскольку предмет науки — это то, на что направлен научный интерес в процессе познания объекта, постольку предмет может быть только основным.

В. М. Корякиным путем глубокого анализа различного рода источников выделены основные направления научного исследования правового обеспечения транспортной деятельности, что представляется существенным для объективной оценки сегодняшнего состояния и выявления тенденций развития науки транспортного права.

Научная разработка проблем транспортного права, имеющих самое непосредственное значение для функционирования транспортной системы России, далеко не завершена. Научные изыскания в условиях модернизации транспортной системы России должны быть направлены на научное решение правовых проблем в области транспорта, совершенствования его правовых основ, дальнейшее укрепление дисциплины и законности. Исходя из этого, в предмет научного познания транспортно-

¹ Корякин В. М. Некоторые выводы из анализа диссертационных исследований по транспортно-правовой проблематике // Вестник Юридического института МИИТ. 2015. № 4 (12). С. 80.

го права включаются: категории транспортного права; принципы правового регулирования транспортных отношений; совокупность юридических норм, а также порождаемые ими правоотношения; исторический опыт и практика применения норм транспортного права.

ПРЕДМЕТОМ НАУКИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА является система правовых норм, регулирующих общественные отношения, возникающих в процессе и по поводу деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны, основанные не этих нормах правоотношения, а также другие элементы правовой системы и системы российского законодательства, принципы и закономерности функционирования организационно-правовой составляющей транспортной системы.

Каждая наука осуществляет изучение своего предмета с применением методов познания, т.е. совокупности конкретных подходов, приемов, способов. Предмет науки неразрывно связан с ее методом познания. Если предмет отражает направленность исследования, то метод определяет инструментарий научного познания, систему приемов и способов исследования.

Возможны два подхода к *методам познания в транспортном праве*, которые дополняют друг друга. При одном из них ее теория по существу отождествляется с методом познания. Второй подход заключается в том, что в качестве методов изучения своего предмета транспортное право применяет:

— во-первых, общеправовые методы. Принципы, законы и категории философии являются для транспортного права методологической основой исследований;

— во-вторых, общенаучные методы: анализ и синтез, индукцию и дедукцию, аналогию, системно-структурный и функциональный анализ и др.;

— в-третьих, частнонаучные методы правоведения, такие как, технико-юридический (формально-юридический, догматический) и сравнительно-правовой методы.

Метод правовой науки — это система методов познания, которые используются в конкретных юридических науках и составляют их методологическую основу.

Транспортное право, как комплексная отрасль правовой науки использует общенаучные методы познания, в числе которых особое значение имеет методология *системного анализа*. Системный подход как один из общенаучных методов чаще всего связан с анализом, проектированием и конституированием объектов как систем. По своей природе он является междисциплинарным, общенаучным, его понятия, методы и принципы могут быть использованы как весьма приемлемый инструментарий и методологическая основа анализа системы транспортной безопасности страны. В транспортной системе предметом правового анализа, в первую очередь, выступают: его структурная (организационная) составляющая; функциональная составляющая (собственно функционирование транспортной системы); содержательная составляющая (совокупность правоотношений, возникающих в процессе и по поводу осуществления функций государства и организаций транспортного комплекса в области транспорта).

К числу основных задач системного подхода относятся: разработка концептуальных средств (содержательных и формальных) представления исследуемых объектов как систем; построение обобщенных моделей систем, включая модели их динамики, развития и функционирования; исследование методологических оснований различных теорий систем.

С точки зрения системного подхода наука транспортного права выделяет структурные элементы транспортной системы, закономерности и основы их взаимодействия в процессе реального функционирования, формулирует принципы правового регулирования отношений на транспорте, пути оптимизации организационно-правовых основ транспортной системы и т.д.

Формально-догматический (специально-юридический) метод исследует «догму» права. С его помощью осуществляется юридическая обработка правового материала, т.е. в первую очередь правовых норм, выступающих в совокупности как субстратная составляющая транспортной системы. Этот метод включает такие приемы, как описание и анализ правовых норм и правоотношений, их толкование, классификацию. С точки зрения формально-догматического подхода особенно значима роль классификации и систематизации. При классификации посредством группировки правовые явления и понятия сопоставляются, что помогает составить более полное представление

об исследуемом предмете — норме транспортного права и конкретном правоотношении, возникающем в процессе функционирования транспортной системы России.

Метод обращения к другим наукам заключается в том, что при анализе правовых явлений следует использовать положения и выводы, предлагаемые другими науками — теорией государства и права, конституционным, административным, финансовым правом, экономикой, логистикой, менеджментом и др., что позволяет обеспечивать комплексный подход в научном исследовании транспортных правоотношений, заимствовать передовые достижения базовых и смежных отраслей научного знания.

Метод сравнительно-правового исследования характеризуется как способ исследования двух или более правовых институтов либо правовых систем (например, российского и германского транспортного права), который решает задачу их сравнения, выявления общего и различного. Сравнение, как логический прием, предполагает выделение в исследуемых объектах сходство и различия, что дает возможность обмена опытом, заимствования, унификации и совершенствования отечественной транспортной системы, оптимизации правового регулирования транспортных отношений с учетом, естественно, специфики национальной системы транспортной безопасности.

Метод конкретно-социологического исследования включает такие приемы, как личное наблюдение, контент-анализ различных источников правовой информации, социологические опросы, анкетирование, собеседование, которые обеспечивают получение необходимой фактической информации о практике правового регулирования отношений в процессе функционирования транспортной системы России.

Сравнительно-исторический метод исследования предполагает исторический подход к анализу и оценке правовых явлений в области транспорта, что обеспечивает преемственность правового регулирования, отбор апробированных и положительно зарекомендовавших себя форм государственного управления транспортом, выявление тенденций и динамики правового регулирования транспортных отношений в исторической ретроспективе.

Методы научного познания правовых явлений взаимосвязаны и взаимно дополняют друг друга, обеспечивая комплексность и всесторонность правового исследования.

Итак, предмет транспортного права как науки определяет направленность исследования, т.е. то, что подлежит изучению, а метод устанавливает совокупность приемов и способов познания правовых явлений, т.е. каким образом будет осуществлена познавательная деятельность, а система науки эти знания упорядочивает, систематизирует для удобства пользования ими.

Исполненные по транспортно-правовой проблематике диссертационные исследования, несомненно, способствуют приращению правового знания, дают основу для дальнейших исследований в области транспортного права, определить перспективные направления его развития.

При этом остается неразрешенной весьма значимая проблема, препятствующая комплексному научному исследованию транспортно-правовой проблематике. В частности, профессор Н. А. Духно неоднократно обращал внимание на объективную необходимость институционализации транспортного права в качестве ветви правовой науки со своей методологией, выражающей учение о методах взаимопроникновения отраслей права и их связи с иными элементами правовой системы во всем множестве имеющихся юридических средств. Автор более чем основательно отмечает, что как наука транспортное право будет устремлено к исследованиям и раскрытию закономерностей формирования устойчивых транспортных отношений, в горниле которых формируется устойчивость работы транспорта, доступность, безопасность и качество оказываемых услуг. Наука транспортного права раскроет особенности комплексного правового регулирования транспортных отношений, выразит роль и место норм отдельных отраслей права и транспортного законодательства, создаст концепции комплексного использования всех юридических средств правовой системы для эффективной работы транспорта¹.

Система науки определяет содержание **учебной дисциплины «Транспортное право»**, но при этом в систему учебного курса транспортного права входит не все, что содержится в науке. Система преподавания транспортного права включает только основной научный материал, необходимый обучающемуся для формирования зна-

¹ Духно Н. А. Понятие и сущность транспортного права // Транспортное право. 2012. № 3. С. 6; Его же. Юриспруденция в системе транспортного образования // Вестник Юридического института МИИТ. 2014. № 1.

ний, навыков и умений, необходимых для предстоящей практической деятельности.

Нормы транспортного права регулируют как управленческие отношения, так и отношения по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их в учебных заведениях выделяется в *специальный самостоятельный учебный курс*.

В этих взаимоотношениях (перевозчика и клиентуры) имеется ряд аспектов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. К таковым 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.

При формировании учебного курса используется метод восхождения от абстрактного к конкретному: учебный материал располагается в определенной логической последовательности таким образом, чтобы понятия и термины были изучены до начала освоения нормативного материала, чтобы обеспечить переход в процессе получения знаний от наименее сложного к более сложному, чтобы разделение учебного материала на части дало возможность обучающемуся получить объемное и цельное представление о транспортном праве.

Также при построении курса должны быть учтены потребности обучающихся. Поскольку учебная дисциплина «Транспортное право» подлежит изучению студентами различных специальностей (направлений) и специализаций (профилей), в содержании курса должны быть отражены вопросы управления на транспорте, социального обеспечения и труда работников транспорта, представляющие особый интерес для студентов, обучающихся по направлению «Менеджмент»; договорных отношений, контроля, надзора и обеспечения законности в транспортной сфере, являющихся предметом особого интереса со стороны будущих юристов на транспорте; финансово-хозяйственной и экономической деятельности, особо значимых для

лиц, получающих образование по направлениям «Финансовый менеджмент» и «Экономика»; транспортной безопасности, правового регулирования транспортной деятельности, имеющих особое значение для успешной деятельности будущих специалистов инженерных специальностей и т.д.

К числу публикаций, вызывающих интерес и содержащих как необходимые теоретические знания по транспортно-правовой проблематике, так и авторское видение структуры транспортного права как учебной дисциплины, следует, в первую очередь, отнести учебники и учебные пособия таких специалистов, как В. К. Андреев (1977), В. Н. Гречуха (2007, 2014), В. А. Егизаров (2004), Морозов, М. А. Тарасов (1968).

Таким образом, потребности реализации практико-ориентированного подхода к обучению определяют необходимость включения в учебный курс «Транспортное право» разделов и тем, необходимых для формирования у обучающихся профессиональных компетенций с учетом их будущей деятельности. Соответственно, структура учебного курса может и должна быть соответствующим образом адаптирована.

Глава 2. Система, источники и принципы транспортного права

Управление транспортной системой, обеспечение перевозок осуществляется посредством правового регулирования транспортных отношений, при этом поведение участников приводится в соответствие с нормами транспортного права, пределы и сфера действия которых определяются транспортным законодательством РФ. В результате все субъекты транспортного права действуют в соответствии с нормами, в которых содержится государственная воля, что позволяет достичь согласования, примирения сталкивающихся интересов и в целом упорядочения развития и охраны транспортных отношений. Особенности этих норм обусловлены целевой направленностью, которая определяется предметом правового регулирования.

Понимание предметной составляющей, специфики, принципов, структуры транспортного права, системы его источников является

обязательным условием адекватного понимания механизма реализации норм транспортного права применительно к конкретным правоотношениям.

2.1. Система транспортного права

Структурно любое институциональное правовое образование, будь то отрасль, подотрасль, правовой институт, состоит из правовых норм, выступающих в роли своеобразных «первокирпичиков».

НОРМА ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА представляет собой установленное и охраняемое государством правило поведения участников транспортных отношений, выраженное в их юридических правах и обязанностях.

Применительно к нормам транспортного права выделяются следующие основания для классификации:

- а) по методу правового регулирования отношений — регулятивные и правоохранительные;
 - б) по характеру предписания — императивные и диспозитивные.
- Регулятивная норма* устанавливает права и обязанности субъектов, условия их возникновения и действия.

Регулятивные нормы включают в себя следующие разновидности: управомочивающие (уполномочивающие), запрещающие, обязывающие.

Управомочивающая норма предоставляет субъекту правомочие на совершение тех или иных действий, т.е. это право имеет положительное содержание.

Запрещающая норма предписывает субъекту воздержаться от совершения определенного рода действий.

Обязывающая норма предписывает объекту совершать какие-то действия конкретного содержания.

Правоохранительная норма определяет условия применения к субъекту соответствующих мер государственного принудительного воздействия, их характер и содержание.

Наиболее суровыми считаются *императивные нормы*, содержащие категорическое предписание и действующие независимо от

функционирования субъектов транспортного права. Данная правовая норма действует таким образом, что участники не могут изменить ее содержание.

Диспозитивная (выполнительная) норма представляет участникам правоотношений возможность самим выбирать тот или иной предпочтительный для них вариант поведения¹. Она используется в основном в договорных правоотношениях.

Структурно правовая норма состоит из следующих элементов:

— гипотеза — указывает на условия, при которых она должна действовать. Гипотеза нормы транспортного права, как правило, имеет усложненный характер, т.е. содержит указание на несколько условий ее действия;

— диспозиция — определяет права и обязанности участников, регулируемые нормой отношений;

— санкция — указывает на неблагоприятные последствия за ее нарушение.

Очевидно, что проблема расположения правовых норм по институтам и отраслям права имеет особое теоретическое и практическое значение, поскольку с ее решением создаются предпосылки для создания стройной, логически непротиворечивой системы нормативно-правовых регуляторов в обществе, а также для систематизации нормативных правовых актов.

Систему транспортного права составляют *Общая* и *Особенная* части.

Общая часть включает нормы права, определяющие понятие транспортного права, его источники, очерчивающие круг транспортных правоотношений и их участники, закрепляющие правовые основы и порядок управления на транспорте, регулирующие транспортные договоры, устанавливающие основания и виды ответственности за нарушения транспортного законодательства и др.

Общая часть является основой для установления и действия норм *Особенной части* транспортного права, в которой нормы *Общей части* конкретизируются применительно к организации и осуществлению перевозок отдельными видами транспорта.

¹ См.: Право : учебник / под ред. Н. А. Тепловой, М. В. Малинкович. М. : ЮНИТИ, 2001. С. 10—11.

В структуре Общей и Особенной частей транспортного права представляется возможным вычленять такие элементы, как подотрасли и правовые институты транспортного права.

Учитывая то, что подотрасль права традиционно определяется как целостное образование норм, регулирующих специфический вид общественных отношений в пределах сферы правового регулирования соответствующей отрасли, возможно выделение, например, таких *подотраслей транспортного права*, как государственное управление в транспортной сфере; договорные транспортные обязательства; трудовые отношения на транспорте.

В частности, *подотрасль государственного управления в транспортной сфере* включает систему норм, регулирующих правовое положение органов управления в сфере транспорта; закрепляющих формы управленческих действий в области управления на транспорте; порядок осуществления надзора и контроля, обеспечения транспортной безопасности, соблюдения правил административно-правовых режимов и др.

Предмет *договорных транспортных обязательств имущественного характера* составляют отношения хозяйственного оборота, которые опосредуют перемещения материальных благ. Нормы этой подотрасли регулируют, в частности, договорные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, багажа, грузов.

Особенности трудовой деятельности работников транспорта предопределяют специфику предмета такой подотрасли транспортного права, как *трудовые отношения на транспорте*. Подотрасль включает, в частности, специальные нормы, закрепленные в транспортных законах, которые устанавливают трудовые отношения на транспорте (ст. 28 КВВТ РФ, ст. 57 КТМ РФ) и определяют специфику условий труда транспортных работников. Нормы подотрасли устанавливают особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условия отдыха отдельных категорий работников транспорта (машинистов, водителей, пилотов), в них регулируются вопросы порядка профессионального отбора работников транспорта, в том числе определения их психофизиологических качеств и профессиональной пригодности.

Наряду с подотраслями транспортного права возможно выделение его правовых институтов, определяемых как обособленный ком-

плекс правовых норм, являющихся частью отрасли права и регулирующих разновидность определенного вида общественных отношений. В нашем случае институт транспортного права представляет собой систему правовых норм, регулирующих разновидность предметно связанных транспортных отношений в рамках соответствующей подотрасли. В частности, если рассматривать институты такой подотрасли, как *договорные транспортные обязательства*, то это, прежде всего, институты договорных перевозочных обязательств, ответственности в связи с организацией и осуществлением перевозок.

Системное рассмотрение транспортного права как комплексной отрасли права имеет как теоретическое, так и практическое значение, поскольку систематизация норм позволяет оперативно и эффективно выявлять и устранять пробелы и коллизии в действующей системе транспортного права, осуществлять применение соответствующих норм права к конкретным ситуациям.

2.2. Источники транспортного права

Источниками права являются способы закрепления правовых норм, формы их внешнего выражения, имеющие общеобязательный характер¹. Источники транспортного права имеют определенную специфику.

Основным видом источников транспортного права являются нормативные правовые акты, которые устанавливают, изменяют или прекращают правоотношения в области организации и осуществления перевозок. Все нормативные акты принято подразделять на законы и подзаконные нормативные акты.

Закон — это обладающий высшей юридической силой нормативный акт, принятый в специальном порядке законодательным органом государства либо населением на референдуме.

Высшим юридическим актом, регулирующим транспортные отношения, является *Конституция Российской Федерации*, в п. «и» ст. 71 которой указывается, что в ведении Российской Федерации находятся федеральные транспорт и пути сообщения. Конституция РФ является важнейшим источником налогового права. Федеральные за-

¹ Хропанюк В. Н. Теория государства и права. М., 2010. С. 182; Черданцев А. Ф. Теория государства и права : учебник для вузов. М., 1999. С. 188.

коны и иные нормативные правовые акты должны приниматься на основе Конституции РФ, в развитие Конституции РФ, в соответствии с нормами Конституции РФ и не должны противоречить Конституции РФ. Конституционно закреплены принципы свободного перемещения товаров и услуг, свободы передвижения граждан, а также важнейшие положения, касающиеся управления федеральным транспортом, нахождения в ведении Российской Федерации гражданского законодательства. В частности, в соответствии с п. «о» ст. 71 Конституции РФ и п. 1 ст. 3 ГК РФ гражданское законодательство составляет предмет исключительной компетенции Российской Федерации. Поэтому транспортные отношения имущественного характера регулируются федеральными законами.

Федеральным конституционным законом от 17 декабря 1997 г. № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» урегулированы общие вопросы системы и функционирования федеральных органов исполнительной власти (министерств, ведомств, в том числе Минтранса России), осуществления Правительством РФ руководства ими и контроля за их деятельностью, закреплены также полномочия Правительства РФ по формированию федеральных целевых программ в различных областях и организации их выполнения, обеспечению проведения единой политики в транспортной сфере.

ГК РФ содержит наиболее важные правила поведения лиц — участников транспортных обязательств, носящих имущественный характер. В гл. 40 ГК РФ «Перевозка» закреплены общие условия перевозки, установлены правила ее организации, урегулированы перевозки в прямом смешанном сообщении, перевозки транспортом общего пользования. В ней регламентируются вопросы провозной платы, определения ее размеров, порядок взимания, возмещения расходов, понесенных в связи со льготами и преимуществами, установленными по провозной плате. В этой главе определены виды договоров, заключаемых в связи с перевозкой, в том числе долгосрочный договор об организации перевозок, договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, договоры, заключаемые между транспортными организациями. Помимо того, ГК РФ устанавливает ответственность сторон за нарушение обязательств по организации и осуществлению перевозки. В гл. 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция» определяются содержание и форма договора транспортной экспедиции, регулирую-

ются вопросы ответственности по этому договору, одностороннего отказа от его исполнения.

Согласно норме ч. 2 ст. 784 ГК РФ к *специальным транспортным законам*, регулирующим условия и порядок осуществления перевозок различными видами транспорта относятся транспортные уставы и кодексы, которые имеют статус федеральных законов.

После введения в действие в 1996 г. части второй ГК РФ, регулирующей в том числе перевозки, последовательно были приняты Воздушный кодекс РФ, КТМ РФ, КВВТ РФ, УЖТ РФ, УАТГНЭТ. В силу нормы п. 2. ст. 784 ГК РФ указанные нормативные документы не могут противоречить нормам ГК РФ, если иное не предусмотрено Кодексом.

Следует обратить внимание, что основное отличие между кодексами и уставами заключается в том, что кодексы, помимо регулирования частноправовых договорных отношений по организации и осуществлению перевозок, включают также главы, которые посвящены публично-правовым отношениям, касающимся административно-правовых аспектов контроля и надзора за деятельностью транспорта, его техническим состоянием, безопасности перевозок, использования транспортных артерий и т.п.

Помимо транспортных кодексов и уставов к источникам транспортного права относятся также иные федеральные законы, например, Федеральные законы от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»; от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и др.

Согласно ст. 15 Конституции РФ общепризнанные принципы и нормы *международного права* и международные договоры РФ являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором РФ установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Вопросам транспортного права посвящен целый ряд международных конвенций, регулирующих отношения, связанные с осуществлением и обеспечением международных перевозок, например, Конвенция об уни-

фикации некоторых правил о коносаменте (Брюссель, 25 августа 1924 г.), Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.); Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 г., О договоре международной дорожной перевозки грузов (Женева, 19 мая 1956 г.); О морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 г.). Правила конвенций, участницей которых Россия не является, могут применяться только в том случае, если на них имеется прямая ссылка в соглашении сторон.

Значение *подзаконных нормативных правовых актов* в системе правового регулирования организации и осуществления транспортной деятельности заключается в том, что они конкретизируют положения ГК РФ, транспортных законов, детализируют отдельные понятия и институты, устанавливают процедуры транспортной деятельности, механизмы их реализации. Подзаконные акты, регулирующие перевозки, по юридической силе подразделяются на указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, нормативные акты министерств и ведомств, среди которых, в первую очередь, выделяются акты Минтранса России, имеющие нормативное значение, т.е. устанавливающие общие правила поведения. Эти нормативные акты именуются подзаконными, чем подчеркивается их подчиненное положение по отношению к закону.

С помощью подзаконных актов осуществляется оперативная управленческая деятельность на транспорте, поскольку закон устанавливает более общие правила, а подзаконные акты — правила, способствующие применению законов к конкретным транспортным отношениям.

Акты, не прошедшие государственной регистрации и (или) не опубликованные в установленном порядке, не имеют юридической силы и не влекут за собой правовых последствий.

Указы Президента РФ, в частности, имеют своей целью упорядочение и повышение эффективности управления на транспорте, обеспечение безопасности на транспорте. К таковым следует отнести, например, Указы Президента РФ от 12 марта 1996 г. № 371 «О совершенствовании порядка пересечения государственной границы Российской Федерации», от 19 мая 2012 г. № 635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуко-

вых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства», от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации», от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» и др.

Вопросам совершенствования системы и структуры органов управления транспортом, государственного регулирования и лицензирования деятельности участников транспортных правоотношений посвящены *постановления Правительства РФ*, например от 16 декабря 2006 г. № 773 «О совершенствовании системы государственного управления морскими рыбными портами»; от 23 августа 2007 г. № 538 «О Единой системе авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации»; от 7 апреля 2007 г. № 207 «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах)»; от 14 февраля 2009 г. № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»; от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»; от 7 сентября 2011 г. № 757 «О внесении изменений в Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»; от 30 января 2012 г. № 48 «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении»; от 5 мая 2012 г. № 457 «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» и др. Разумеется, что постановления Правительства РФ не могут противоречить указам Президента РФ так же, как последние не должны противоречить федеральным законам.

Наиболее часто используемыми для регламентации организации и осуществления перевозок, устанавливающими в том числе порядок и

технические условия погрузки, крепления, транспортировки и выгрузки грузов, видами нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области транспорта (Минтранса России), других министерств и ведомств, являются *правила, инструкции, руководства, тарифы, прейскурранты*, принимаемые в соответствии с их компетенцией. Например, приказ Минтранса России от 27 марта 2012 г. № 83 «Об утверждении схем размещения территориальных органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства железнодорожного транспорта»; приказ ФТС России от 17 ноября 2011 г. № 2351 «Об утверждении Порядка совершения таможенных операций при перемещении товаров автомобильным транспортом из мест прибытия на таможенную территорию Таможенного союза на склады временного хранения, находящиеся в непосредственной близости от пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации» и др.

Кроме нормативных актов существуют *акты толкования права*, к которым относятся разного рода разъяснения, ответы на вопросы и т.п. Важнейшая особенность таких актов заключается в том, что они могут толковать и разъяснять отдельные законы и подзаконные акты, но не дополнять и уточнять их. В любом случае при обращении в суд такого рода документы не применяются при рассмотрении спора по существу. Говоря об актах толкования права, отдельно следует остановиться на постановлениях Пленума Верховного Суда РФ, которые являются актами официального толкования и в этом качестве обязательны для применения соответствующими судами РФ, а также на постановлениях Конституционного Суда РФ, которые являются источниками права, в том числе транспортного, в отличие от постановлений иных судов. Однако их особенность состоит в том, что они не устанавливают юридические нормы, а признают их неконституционными в том случае, если они не соответствуют Конституции РФ.

В правоприменительной практике используются также и *акты ненормативного характера*, т.е. такие, которые не содержат правовых норм общего характера, а применяются в индивидуальном порядке. Это, например, решения арбитражного суда по конкретному делу.

В транспортном праве, особенно в морском, большую роль играют *обычаи*, под которыми понимаются сложившиеся и широко применяемые правила поведения, не предусмотренные законодатель-

ством, независимо от того, зафиксированы ли они в каком-либо документе. К примеру, согласно ст. 130—132 КТМ РФ вопросы о сроке погрузки и размере оплаты за простои разрешаются на основе действующих в данном порту обычаев. Так, при международных перевозках в качестве обычаев широко используются международные правила толкования торговых терминов Инкотермс-2010¹ и Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок. Международной ассоциацией транспортных экспедиторов (ФИАТА) разработаны типовые правила, касающиеся услуг грузового экспедирования, которые также могут быть использованы в качестве обычаев при наличии пробелов в отечественном законодательстве. Кроме того, правилами установлено, что они применяются и в том случае, если в договоре транспортной экспедиции имеется ссылка на них.

2.3. Принципы транспортного права

При решении вопроса о принципах транспортного права следует учитывать, что категория «принцип права» определяется различным образом, однако все многообразие точек зрения можно объединить в два подхода. Согласно первому из них, принципы права ограничиваются только юридическими рамками и выражают только его правовую специфику как охраняемой государством системы норм². Согласно второму подходу принципы права рассматриваются как принципы-идеи, т.е. трактуются с позиций широкого правопонимания, принимающего во внимание объективные условия их формирования и реализации в правовых связях и отношениях, разнопорядковость проявления и познания сущности права, рассматриваемого в диалектическом единстве общей нормы и наличных правомочий ее адресатов³.

¹ Инкотермс 2010 (англ. *Incoterms, International commerceterms*) — международные правила по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли. Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договора международной купли-продажи, которые определены заранее в международном признанном документе.

² *Цыбулевская О. И.* Принципы права // Теория государства и права : курс лекций / под ред. Н. И. Матузова и А. В. Малько. М., 1997. С. 149.

³ См., например: *Лукашева Е. А.* Принципы социалистического права // Советское государство и право. 1970. № 6. С. 21; *Явич Л. С.* Право развитого социалистического общества. Сущность и принципы. М., 1978. С. 11.

Таким образом, **ПРИНЦИПЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА** представляют собой своего рода систему координат, в рамках которой развивается транспортное право, и одновременно являются вектором, определяющим магистральное направление развития этой отрасли.

В теории транспортного права ряд авторов допускает смешение терминов, отождествляя принципы построения и функционирования транспортной системы и принципы собственно транспортного права, что не вполне корректно. Действительно, принципы построения и функционирования транспортной системы оказывают существенное влияние на формирование собственно принципов транспортного права, однако они дифференцированы скорее с экономической, нежели с юридической точки зрения, и не могут являться детерминантами нормативно-правового регулирования. Принципы построения и функционирования транспортной системы выступают в большей степени в качестве гарантий, установление которых законом обеспечивает реализацию и соблюдение основ конституционного строя, основных прав и свобод человека и гражданина, принципов федерализма в Российской Федерации и т.д.

Принципы транспортного права образуют объективно существующую стройную систему. Поскольку их классификация позволяет уяснить механизм правотворчества и правореализации, в теории транспортного права выделяются различные основания для их систематизации и таксономического анализа.

Учитывая место транспортного права в системе российского права, следует исходить из того, что как комплексная отрасль оно базируется на двух группах принципов (основополагающих начал).

В первую очередь речь идет об *общеправовых принципах*, присущих всем или большинству отраслей российского права (принципы законности, справедливости, отрицания обратной силы закона, юридического равенства, социальной свободы, социального долга, ответственности за вину, федерализма и приоритета представительных органов перед исполнительными, а также принцип объективной истины¹).

¹ Подробней об общеправовых принципах см., например: *Алексеев С. С.* Проблемы теории права. Свердловск : Изд-во Свердловского юридического института, 1972. С. 108—110.

Как комплексная отрасль права, транспортное право имеет в своей основе *специально-отраслевые принципы*, присущие именно ему.

В. Н. Гречуха выделяет целый ряд принципов транспортного права¹, часть которых представляется вполне обоснованными.

Принцип свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров связан с положениями Конституции РФ о едином экономическом пространстве, свободе перемещения товаров и услуг, свободе экономической деятельности, свободе передвижения граждан. Важными гарантиями соблюдения указанных конституционных положений являются уровень и насыщенность транспортной базы государства современными транспортными средствами всех видов транспорта и развитость транспортных артерий. Этот принцип означает, что субъекты РФ, муниципальные образования не вправе устанавливать какие-либо барьеры, ограничения передвижения по своим территориям. Не допускается установление таможенных границ между регионами Российской Федерации, введение пошлин, сборов, иных препятствий для свободного перемещения товаров, создание искусственных препон для передвижения граждан. Поэтому перечисленных ограничений для внутренних перевозок не существует. Исключения из принципа свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров составляют вопросы, касающиеся безопасности перевозок, охраны природы и культурных ценностей. Конституцией РФ закреплено положение, согласно которому в целях обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей ограничения перемещения товаров и услуг могут вводиться федеральным законом (ст. 74). Ограничения могут быть связаны с природными катаклизмами, военными действиями, эпидемиями и т.п. (ст. 77 КВВТ РФ, ст. 29 УЖТ РФ, ст. 123 КТМ РФ).

Принцип свободы транспортного договора обусловлен закрепленными в ст. 421 ГК РФ положениями о свободе договора, которые распространяются на договоры, заключаемые при организации и осуществлении перевозок. Урегулированное гражданским и транспортным законодательством положения о транспортных договорах указывают на свободу юридических лиц и граждан в принятии реше-

¹ Гречуха В. Н. Транспортное право : учебник. М., 2015.

ния о заключении или незаключении транспортного договора. Исключения составляют случаи, когда обязанность его заключения предусмотрена законом. Речь идет о перевозках, осуществляемых транспортом общего пользования. Коммерческая организация, обладающая статусом перевозчика транспортом общего пользования, обязана заключить договор перевозки с любым обратившимся к ней с предложением гражданином или юридическим лицом (п. 1 ст. 789 ГК РФ). Такой договор является публичным и заключается на одинаковых для обратившихся условиях. Не допускается отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при наличии возможности предоставить потребителю услугу (п. 3 ст. 426 ГК РФ). Участники договорных отношений вправе по собственному усмотрению выбирать контрагента по транспортному договору. Никто не может заставить участника транспортного правоотношения заключить договор с указанным юридическим лицом или гражданином. Это положение не распространяется на перевозку, осуществляемую транспортом общего пользования, т.е. на публичный договор перевозки. При этом стороны свободны в их определении, а значит, и в выработке своих прав и обязанностей. Имущественные отношения, возникающие из перевозок, основаны на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников — положениях, закрепленных в ГК РФ.

Принцип сочетания централизованного регулирования перевозки с ведомственной регламентацией порядка ее осуществления характерен для транспортного права, предопределен сложностью и многогранностью перевозочного процесса, необходимостью выполнения комплекса действий, связанных с подготовкой грузов, багажа к перевозке, осуществлением погрузочно-разгрузочных работ, креплением грузов, их пломбированием, учетом особенностей перевозки грузов, багажа различными видами транспорта. Ведомственная нормативная база разрабатывается на основе транспортных законов, развывая и конкретизируя их отдельные положения.

Что касается выделенного В. Н. Гречухой принципа осуществления перевозок на базе организационно-правовых предпосылок, полагаем, что это принцип не транспортного права, а принцип построения и функционирования транспортной системы в целом. Это же относится и к принципу обеспечения эффективности и качества транс-

портной деятельности. Принципы законности не может быть охарактеризованы в качестве специального (отраслевого) принципа именно транспортного права. Это основополагающий принцип права в целом, что делает его присущим не только транспортному праву, но и любым иным институциональным образованиям российского права. Что касается контроля и укрепления дисциплины на транспорте, то это не принцип транспортного права, а необходимое условие и цель правового регулирования транспортных отношений.

Глава 3. Транспортные правоотношения

Правовая урегулированность значительной части транспортных отношений является необходимым условием достижения целей, поставленных государством в процессе функционирования транспортной системы страны. Урегулированные нормами транспортного права, они становятся правовыми отношениями: возникают на основе норм транспортного права, их участники находятся во взаимной связи через субъективные юридические права и обязанности, такие связи (отношения) охраняются принудительной силой государства.

Следует иметь в виду, что ряд транспортных отношений не нуждается в правовой регламентации (например, при осуществлении организационной, подготовительной, информационной, аналитической, массово-разъяснительной и иной деятельности государственных органов). Однако именно правовые отношения выражают основное содержание деятельности государства в транспортной сфере, придают ей целенаправленность и четкую организованность. Только при взаимосвязанных юридических правах и обязанностях, реализация которых гарантируется мерами государственного принуждения, может быть обеспечено устойчивое и эффективное функционирование транспортной системы государства. От иных правоотношений транспортные отношения отличаются видовыми особенностями, predetermined, прежде всего, специфической сферой транспортной деятельности, в процессе которой они возникают.

3.1. Понятие транспортного правоотношения, его структура

Сущностными признаками любого правоотношения является то, что: во-первых, оно всегда складывается на основе правовых норм; во-вторых, его участники наделяются взаимными правами и обязанностями; в-третьих, оно имеет осознанно-волевой характер; в-четвертых, оно гарантируется государством и охраняется в необходимых случаях силой государственного принуждения.

Нормы транспортного права, содержащиеся в различных источниках (актах транспортного законодательства), регулируют общественные отношения, составляющие предмет транспортного права. Таким образом, фактические общественные отношения, складывающиеся по поводу осуществления транспортной деятельности, приобретают правовую форму и становятся транспортными правоотношениями.

Транспортные правоотношения представляют собой особую юридическую связь участников социальных процессов в области транспортной деятельности, которая возникает и существует на основании норм транспортного права.

В предмет транспортного права входят имущественные, административные, трудовые и иные отношения различных видов.

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВООТНОШЕНИЕ — это регулируемое нормами транспортного права общественное отношение, складывающееся по поводу и в процессе осуществления транспортной деятельности, включая управление в сфере транспорта.

Как любое иное, транспортное правоотношение состоит из следующих элементов: объекта, субъектного состава правоотношения и содержания.

Объект правоотношения — это то, по поводу чего возникает и осуществляется деятельность его субъектов, их поведение, на что направлены их субъективные права и обязанности.

Соответственно, **ОБЪЕКТ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВООТНОШЕНИЯ** — это транспортная деятельность.

Естественно, ни одно общественное отношение невозможно вне его субъектов, которые обеспечивают практический эффект реализации правоотношения как элемента механизма правового регулирования.

Чтобы стать субъектом правоотношения, необходимо иметь качества субъекта права, т.е. иметь потенциальную возможность участвовать в правоотношении. Иногда термины «субъект права» и «субъект правоотношения» используются как идентичные категории, но, на наш взгляд, игнорирование различий данных понятий неоправданно. Также представляется весьма значимым разграничение понятий «сторона» и «субъект транспортного правоотношения». Речь идет о том, что та или другая сторона правоотношения может быть представлена несколькими субъектами в двустороннем правоотношении. Поэтому необходимо проводить строгое разграничение между многосторонними транспортными правоотношениями, где каждый субъект выражает индивидуальную свободу, и двусторонними правоотношениями со многими субъектами, имеющими единую свободу и цель.

Транспортное право, регулируя относящиеся к его предмету общественные отношения, определяет круг участников или субъектов этих отношений, наделяет их юридическими правами и обязанностями, которые обеспечивают законное осуществление транспортной деятельности, эффективное управление в сфере транспорта, транспортную безопасность и т.д. Носители этих прав и обязанностей являются субъектами транспортного права. Следует различать понятие «субъект транспортного права» и «субъект (или участник) транспортного правоотношения», хотя они во многом совпадают.

СУБЪЕКТ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА — это лицо, обладающее правосубъектностью, т.е. потенциально способное быть участником транспортных правоотношений. А **СУБЪЕКТ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВООТНОШЕНИЯ** — это реальный участник конкретных правоотношений.

Юридические права и обязанности в транспортной сфере принадлежат субъектам транспортного права в силу действия норм транспортного права, независимо от участия в конкретных правоотношениях. Но нельзя и противопоставлять данные понятия, поскольку субъект транспортного права, вступая в конкретные правоотношения

при реализации своих прав и обязанностей, приобретает новые свойства — он становится субъектом (участником) правоотношения. Но при этом он сохраняет свои качества, которыми обладал до вступления в них, т.е. остается субъектом транспортного права.

Таким образом, субъект транспортного права — понятие более широкое, чем субъект (участник) налогового правоотношения. В данный конкретный момент времени носители прав и обязанностей могут еще не вступить в конкретные правоотношения. Кроме того, какая-то часть прав и обязанностей может остаться нереализованной.

Субъекты транспортного правоотношения обладают правосубъектностью, т.е. социально-правовой возможностью быть участниками транспортных правоотношений. Элементами правосубъектности являются правоспособность, дееспособность и деликтоспособность субъектов.

Мы исходим из того, что материальное содержание любого правоотношения связывает его с реальными общественными отношениями, а юридическое содержание является правовым способом обеспечения материального содержания. Таким образом, действия субъектов правоотношения, их реальное поведение представляют собой материальное содержание правоотношения; права и обязанности субъектов отношений, закрепленные нормами права, — это юридическое содержание правоотношения. Вполне естественно, что материальное и юридическое содержание правоотношений необходимо рассматривать в их единстве, поскольку закрепление в норме права тех отношений, которые не могут реализоваться на практике, повлечет снижение эффективности регулируемой деятельности. При этом в материальном содержании правоотношения не может быть ничего такого, что бы в виде возможности и необходимости не закреплялось бы в его юридическом содержании.

Содержание правоотношения составляют юридические права и обязанности его субъектов. Они весьма разнообразны.

Содержание транспортных правоотношений административно-правового характера включает права и обязанности субъектов, процессуально-правовой режим их осуществления, а также установленные для субъектов запреты и ограничения.

Для содержания *имущественных транспортных правоотношений*, являющихся разновидностью гражданских правоотношений, характерно

то, что и права, и обязанности их субъектов именуется субъективными правами и обязанностями, поскольку именно так в гражданском праве подчеркивается принадлежность их конкретным субъектам права. Будучи неразрывно связаны друг с другом, субъективные права и обязанности и возникают, и прекращаются одновременно. Также они изменяются под воздействием одних и тех же обстоятельств.

Существование транспортных правоотношений зависит от трех правовых предпосылок: наличия норм транспортного права, правосубъектности и юридических фактов. Сами по себе транспортные нормы не порождают транспортные правоотношения. Для этого необходимы обстоятельства, с которыми транспортные нормативные правовые акты связывают соответствующие юридические последствия: возникновение, изменение или прекращение транспортных правоотношений.

3.2. Субъекты транспортных правоотношений

Выделение круга участников (субъектов) транспортных правоотношений имеет особое теоретическое и практическое значение, поскольку они и их деятельность входят в сферу правового регулирования. В связи с этим они наделяются правовым статусом, образуемым совокупностью прав (с механизмом, гарантирующим их реализацию), обязанностей и ответственности за их неисполнение (ненадлежащее исполнение).

Для вступления в конкретное транспортное правоотношение его субъекту необходимо обладать правоспособностью и дееспособностью, т.е. *правосубъектностью*, которой называется способность субъекта иметь права и обязанности, предусмотренные нормами права. Содержанием правоспособности является совокупность прав и обязанностей, которыми субъекты могут обладать в соответствии с действующим законодательством в транспортных отношениях. По сути, правоспособность выступает мерой, юридически фиксирующей границы, в пределах которых субъект транспортных правоотношений наделяется способностью иметь права и нести обязанности.

Правоспособность субъекта транспортных отношений следует рассматривать с позиции отношения транспортного права к субъекту с учетом взаимосвязи реальности и возможности.

Возможность правоспособности характеризуется тем, что субъект должен обладать соответствующими правами и обязанностями. При этом субъективное право можно представить в виде конкретной, установленной законом меры поведения субъекта транспортных отношений. Субъективная обязанность — это мера необходимого поведения конкретного участника транспортных отношений.

Дееспособность — это предусмотренная нормами транспортного права способность лица (юридического или физического лица) своими действиями создавать и реализовывать права и обязанности. Она выражается в совершении лицом действий, направленных на приобретение прав и создание обязанностей, осуществление прав и обязанностей, на приобретение способности отвечать за правонарушения.

Субъектный состав транспортного правоотношения весьма широк. Ими могут быть индивиды (физические лица), юридические лица, а также государство в лице различных государственных органов: федерального органа исполнительной власти в области транспорта, государственных органов контроля, надзора на транспорте, государственного органа по охране труда (в том числе на транспорте) и др.

Такой состав субъектов транспортного правоотношения определен тем, что они включают как властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, так и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом.

Физические лица как субъекты транспортных правоотношений представлены несколькими группами.

Наиболее многочисленную группу составляют физические лица — участники транспортных правоотношений — *пассажиры*. Определение пассажира дается в УАТГНЭТ, УЖТ РФ, КВВТ РФ. Причем если УАТГНЭТ (п. 12 ст. 2) указывает, что им является «физическое лицо», то в соответствии с УЖТ РФ (ст. 2) и КВВТ РФ (ст. 3) — это просто «лицо». Поскольку в гражданском законодательстве понятие «лицо» используется в двух значениях: физическое лицо и юридическое лицо, в данном случае речь может идти только о физическом лице. Для отдельных категорий пассажиров установлены некоторые ограничения. Речь идет о больных пассажирах и пассажирах с ограниченными возможностями. Так, пассажир в кресле-коляске, больной на носилках, пассажиры, лишенные зрения и (или) слуха перевозятся с сопровождающим лицом либо под наблюдением перевозчика.

Грузоотправители, грузополучатели — физические лица, не являющиеся индивидуальными предпринимателями, выступают в этом качестве лишь в случае осуществления перевозки груза для личных (бытовых), семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Физические лица, имеющие статус индивидуальных предпринимателей, могут выступать в качестве перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, фрахтовщиков, фрахтователей, владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, операторов железнодорожного подвижного состава, операторов морского порта и др. В случаях, определенных законом, деятельность индивидуальных предпринимателей — субъектов транспортных правоотношений лицензируется.

Юридические лица в транспортных правоотношениях выступают, в первую очередь, перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями, фрахтовщиками и фрахтователями. При выполнении операций и действий, обеспечивающих транспортный процесс, к которым относятся подготовка грузов к перевозке, их доставка к месту погрузки, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, осуществление перевалки грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении, использование инфраструктуры железнодорожного транспорта, хранение доставленного груза в пункте назначения и др., юридические лица участвуют в транспортных правоотношениях, в качестве транспортных экспедиторов, владельцев инфраструктур, операторов железнодорожного транспорта, операторов морских портов и др. Отдельные виды деятельности субъектов транспортных правоотношений подлежат обязательному лицензированию. Это относится, в частности, к деятельности перевозчика по перевозкам грузов и пассажиров, осуществлению погрузочно-разгрузочных работ применительно к опасным грузам на определенных видах транспорта.

Участие **государства** и **органов государственной власти** в транспортных правоотношениях предопределено необходимостью управления транспортом в интересах государства. Соответственно, в круг участников транспортных отношений включаются субъекты, действующие от имени государства и являющиеся носителями полномочий государственно-властного характера.

Органом исполнительной власти, представляющим публично-правовые интересы в области транспорта, является *Минтранс России*.

Вырабатывая государственную политику в транспортной сфере, Министерство осуществляет нормативно-правовое регулирование в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, а также дорожного хозяйства.

В ведении Минтранса России находятся Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное дорожное агентство, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта. Министерство осуществляет координацию и контроль деятельности указанных органов исполнительной власти.

Федеральные агентства предназначены для оказания государственных услуг и управления государственным имуществом на соответствующем виде транспорта. Их специфика обусловила характер полномочий, которые могут быть подразделены на две группы.

Первую представляют полномочия собственника в отношении федерального имущества, необходимого для обеспечения исполнения возложенных на федеральное агентство функций.

Вторая группа полномочий связана с действиями в рамках отдельных элементов государственного управления на транспорте. К полномочиям этой группы относятся, в частности, следующие:

- определение маршрутов движения транспорта;
- установление ввода в действие графиков движения транспорта;
- определение портов, станций, аэропортов, участвующих в смешанном сообщении;
- принятие решения о времени прекращения погрузки и перевозки грузов вследствие обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок;
- установление сроков действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов, вызванных обстоятельствами непреодолимой силы, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными препятствующими осуществлению перевозок обстоятельствами, не зависящими от перевозчиков;
- согласование выполнения регулярных и нерегулярных рейсов;
- организация использования пространства для транспортных артерий и др.

В целях успешной реализации полномочий федеральные агентства наделены соответствующими правами. Перечень этих прав является типовым для всех федеральных агентств. В соответствии с положениями об этих федеральных органах исполнительной власти они имеют право:

— запрашивать и получать в установленном порядке сведения, необходимые для принятия решений в пределах их компетенции;

— давать юридическим и физическим лицам разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции агентств;

— привлекать в установленном порядке для проработки вопросов в установленной сфере деятельности научные и иные организации, ученых, специалистов;

— создавать совещательные и экспертные органы (советы, комиссии, группы, коллегии) в установленной сфере деятельности.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) распространяет свою деятельность на все виды транспорта. К ее полномочиям отнесено осуществление контроля и надзора, охватывающих соблюдение законодательства РФ и международных договоров РФ, регулирующих деятельность всех видов транспорта.

В число участников транспортных правоотношений, наделенных властными полномочиями в области транспорта, следует также включить бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте (п. 1 ст. 54 КВВТ РФ), портовые власти в лице капитана морского порта (ст. 74, 75 КТМ РФ), органы единой системы организации воздушного движения (п. 1 ст. 18 Воздушного кодекса РФ), инспекторские службы, осуществляющие контроль за деятельностью в области гражданской авиации (п. 1 ст. 29 Воздушного кодекса), государственные ревизоры на железнодорожном транспорте (п. 1 ст. 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте») и др.

Этот перечень дополняют также территориальные органы федеральных органов исполнительной власти, наделенные компетенцией в других областях, чьи контрольные и надзорные функции распространяются и на транспорт. К ним относятся, например, территориальные органы федерального органа исполнительной власти в области горного и промышленного надзора федерального органа исполнительной власти в области энергетики (п. 2 ст. 56 КВВТ РФ), федеральный ор-

ган исполнительной власти в области пожарной безопасности (п. 2 ст. 22 Федерального закона «О железнодорожном транспорте»), ГИБДД МВД России и др.

3.3. Виды транспортных правоотношений

Познанию сущности транспортных правоотношений способствует их классификация по различным основаниям, поскольку ее результаты позволяют наиболее детально представить себе полную картину развертывания на практике этого правового явления.

Представляется целесообразным выделить несколько оснований классификации транспортных правоотношений.

Во-первых, *в зависимости от функций, выполняемых нормами права*. Поскольку транспортные правоотношения представляют собой форму воздействия права на общественные отношения, постольку, исходя из регулятивной и охранительной функций норм права, представляется возможным выделять регулятивные и охранительные транспортные правоотношения. Основную массу транспортных правоотношений составляют регулятивные отношения, устанавливающие субъективные права и юридические обязанности субъектов транспортного правоотношения, которые, в свою очередь, могут быть дифференцированы.

Во-вторых, *по характеру правовых норм* возможно выделение материальных и процессуальных транспортных отношений. Понятие процесса в практическом понимании состоит в совокупности упорядоченных юридически значимых действий, совершаемых субъектами права, направленных на нормативное урегулирование общественного отношения или разрешение на основе норм материального права конкретного жизненного случая. Соответственно, взаимосвязь материальных и процессуальных транспортных отношений заключается в том, что предметом регулирования процессуальных норм являются организационно-процедурные отношения, складывающиеся в сфере деятельности по реализации норм материального права. Эти нормы всегда содержат в себе решение вопроса, каким образом должна применяться материальная норма, что влечет возникновение процедурно-процессуальных отношений. В частности, значительную процессуальную ориентацию имеют нормы транспортного права, регламенти-

рующие порядок осуществления тех или иных видов транспортной деятельности, контроля и надзора в сфере транспорта и т.п.

В-третьих, *по структуре юридического содержания* выделяются простые и сложные правоотношения. Простые правоотношения состоят из одного права и соответствующей ей одной обязанности. Среди транспортных правоотношений подавляющее большинство составляют сложные отношения, включающие в себя несколько юридических прав и обязанностей.

В рамках той же классификации возможна дифференциация транспортных правоотношений *в зависимости от их юридического объекта*, что позволяет выделить основные (обязанность перевезти груз) и производные (вытекающие из основных) транспортные отношения.

В-четвертых, *по субъектному составу* транспортные отношения можно разделить на две основные группы. Во-первых, отношения, возникающие между государством в лице его органов (муниципальными образованиями), с одной стороны, и иными участниками транспортных отношений, — с другой, по поводу управления транспортом, осуществления налогового контроля и надзора, лицензирования, привлечения к ответственности за правонарушения на транспорте. Во-вторых, отношения, возникающие между заинтересованными в получении услуги на транспорте лицами (пассажиры, грузоотправители, грузополучатели) и лицами, оказывающими эту услугу (перевозчики, фрахтовщики, фрахтователи и т.п.).

И, наконец, *в зависимости от содержания* транспортные отношения подразделяются на:

а) имущественные транспортные правоотношения — это частноправовые отношения имущественного характера, которые устанавливаются по воле участвующих в них субъектов. Основанием их возникновения являются транспортные договоры и, прежде всего, договоры перевозки.

Для имущественных транспортных правоотношений характерно равенство их субъектов. Например, перевозчик и грузоотправитель связаны друг с другом корреспондирующими субъективными правами и обязанностями. При этом обязанный субъект находится в равном положении с управомоченным субъектом. Свобода волеизъявления участников отношений такого вида проявляется в том, что основ-

ным юридическим фактом, который порождает, изменяет и прекращает имущественные транспортные правоотношения, является транспортный договор (договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры и др.). Стороны, реализуя свободное волеизъявление, заключают такие договоры, изменяют и прекращают их в установленном порядке. Юридическая независимость сторон означает, что ни одна из них не может диктовать другой стороне свои условия, давать ей обязательные для исполнения указания. Имущественным транспортным правоотношениям присущи соответствующие способы защиты нарушенных прав их участников, а именно, применение мер имущественного характера в виде возмещения убытков и взыскания неустойки. Они применяются при несохранности груза, багажа, просрочки их доставки, задержке отправления транспорта и опоздании прибытия при перевозке пассажира и других нарушениях обязательств;

б) транспортные правоотношения административно-правового характера — это общественные отношения между уполномоченными органами исполнительной власти и другими субъектами, характерной чертой которых является то, что они складываются преимущественно в сфере государственного управления транспортом.

Для этого вида транспортных правоотношений характерно следующее: во-первых, они возникают в процессе государственного управления транспортом; во-вторых, имеют в качестве обязательного субъекта орган государственного управления в области транспорта; в-третьих, это отношения власти-подчинения, которым присуще юридическое неравенство сторон. В качестве обязанной стороны транспортных административных правоотношений выступают юридические лица и граждане, в том числе перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель (п. 2 ст. 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте», ст. 78 КТМ РФ), судовладелец (п. 4 ст. 36 КВВТ РФ), собственник судна (ст. 41 КТМ РФ), владелец причала порта (п. 1 ст. 56 КВВТ РФ), авиационное предприятие (ст. 65 Воздушного кодекса РФ) и т.д. Содержание административно-правовых транспортных отношений составляют права и обязанности их субъектов, запреты и ограничения в связи с их реализацией;

в) транспортные правоотношения трудового характера — эти отношения урегулированы не только законодательством РФ о труде, но и транспортным законодательством, уставами службы на транспорте, уставами и положениями о дисциплине на транспорте, закрепляющими особенности трудовых отношений на транспорте.

Субъектами этих отношений являются, с одной стороны, работники транспорта, а с другой — работодатели — транспортные организации. Работниками могут быть члены экипажа, состоящего: 1) из лиц командного состава (капитана, помощника, механиков, электро-механиков, радиоспециалистов, врачей); 2) судовой команды; 3) работников, обслуживающих пассажиров (п. 1 ст. 26 КВВТ РФ, ст. 52 КТМ РФ). На воздушном транспорте — это летный экипаж (командир, другие лица летного состава) и кабинный экипаж (бортоператоры и бортпроводники) (п. 1 ст. 56 Воздушного кодекса РФ). На железнодорожном транспорте к ним относятся начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники, на автомобильном транспорте — водитель, кондуктор. К работникам предъявляются специальные требования, касающиеся состояния здоровья, квалификации, а в отдельных случаях и гражданства. На характер прав и обязанностей сторон трудового отношения, составляющих его содержание, оказывают влияние особенности труда на транспорте, безопасность его эксплуатации. С учетом специфики труда на транспорте права и обязанности работников регулируются соответствующими нормативными правовыми документами. На работодателя транспортным законодательством также возлагаются особые обязанности, обусловленные характером эксплуатации транспорта, в том числе по обеспечению безопасности условий труда, наличия спасательных средств, по охране здоровья членов экипажа, бесперебойному снабжению продовольствием и водой.

Предложенная классификация не является окончательной: возможно выделение в зависимости от их содержания также и иных видов транспортных правоотношений, однако данный вариант дает возможность представить себе все их многообразие, основания возникновения, изменения и прекращения, а также состав участников.

Раздел II. Правовое регулирование управления в области транспорта

Глава 4. Правовое регулирование государственного управления транспортом

Транспорт, являясь связующим звеном в экономике любого государства и представляя собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена¹, не может существовать без постоянного и системного управленческого воздействия. Важнейшим регулятором общественных отношений в сфере транспорта является право, устанавливающее в том числе принципы управления, систему, компетенцию и порядок осуществления управления на транспорте.

Управление в области транспорта является важнейшей функцией государства. Налаженная система государственного управления позволяет обеспечить выработку и реализацию единой транспортной политики, обеспечить транспортную безопасность, бесперебойное функционирование транспортного комплекса и т.д.

Эффективное функционирование системы государственного управления на транспорте является закономерным и необходимым, что детерминирует потребность ее организационно-правового обеспечения.

4.1. Понятие и правовые основы государственного управления транспортом

Управление в самом общем виде представляет собой деятельность субъектов по упорядочению всех элементов определенного объекта во времени и пространстве. Системообразующими элементами управления являются субъект, объект управления, порядок взаимодействия между ними.

¹ Егизаров В. А. Транспортное право : учебник. М. : Юстицинформ, 2011. С. 1.

Субъектом управления в социальных системах является участник управленческого процесса, наделенный властными полномочиями, используемыми им для целенаправленного воздействия на объект управления с целью приведения его в упорядоченное состояние в соответствии с заданными параметрами.

Объектом управления в социальных системах выступает участник управленческого процесса, подвергающийся упорядочивающему воздействию с целью придания ему определенной внутренней структуры.

Транспортные отношения в силу своей специфики, характеризующейся различной природой возникающих на транспорте отношений, множественностью субъектного состава и пр., являются объектом управленческого воздействия. Управленческие отношения на транспорте регулируются частным и публичным правом.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ переставляет собой разновидность управления в публичном праве. Оно осуществляется в целях удовлетворения потребностей государства и общества в перевозках посредством реализации государственной политики в транспортной сфере.

Государственное воздействие на транспортные отношения в целом осуществляется посредством:

- государственного регулирования на основе транспортного законодательства и проявления нормотворческой власти государства;
- государственного управления, осуществляемого через деятельность специально уполномоченных органов исполнительной власти.

В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года¹ отмечается, что основными механизмами государственного регулирования в естественно-монопольном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются: установление фиксированных тарифов на основании экономически обоснованных затрат субъектов регулирования и нормативной прибыли с

¹ Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».

учетом обеспечения нормативной рентабельности собственного (инвестированного) капитала; установление предельных уровней тарифов; регулирование недискриминационного доступа; досудебное урегулирование споров в части применения тарифов; ведение реестра регулируемых сегментов естественно-монопольных рынков, субъектов естественных монополий, работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии и пр.

Субъектами государственного управления на транспорте являются органы исполнительной власти, реализующие свои полномочия в указанной сфере от имени государства. Последние имеют статус юридических лиц — некоммерческих унитарных организаций, обладающих властными полномочиями в сфере государственного управления транспортной отраслью (публичные юридические лица).

4.2. Организационно-правовые основы государственного управления транспортом

В соответствии с п. «и» ст. 71 Конституции РФ федеральные транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации. Соответственно, в компетенцию Правительства РФ входит решение вопроса организации государственного управления транспортом, а также разработка и внесение на рассмотрение законодательных органов проектов федеральных законов о федеральном транспорте и путях сообщения.

Организация управления транспортом, не относящимся к федеральному, возлагается на органы исполнительной власти субъектов РФ.

На муниципальном уровне управление имеет целью организацию транспортного обслуживания населения, муниципального дорожного строительства, содержание дорог местного значения.

К числу *федеральных органов исполнительной власти, наделенных полномочиями по осуществлению государственного управления федеральным транспортом*, относятся:

- Министерство транспорта РФ (Минтранс России);
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор);
- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор);

- Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор);
- Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация);
- Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Основными направлениями функционирования системы управления транспортом являются:

— выработка и реализация государственной политики в области транспорта, направленной на удовлетворение государственных нужд, потребностей юридических лиц и граждан в перевозках;

— анализ состояния транспорта в России, разработка стратегии его развития, разработка и реализация федеральных транспортных отраслевых программ;

— государственное регулирование, управление и контроль за транспортными комплексами;

— осуществление полномочий собственника в отношении федерального имущества, необходимого для обеспечения исполнения своих функций;

— создание наиболее благоприятных условий для работы транспортных организаций, предприятий и учреждений;

— лицензирование в установленных случаях деятельности транспортных организаций и предприятий;

— разработка и утверждение правил, положений, технических норм, тарифов, других нормативных актов, регулирующих перевозки, техническую эксплуатацию транспортных средств, безопасность движения, судовождение, полеты;

— участие в формировании единой политики в области обеспечения безопасности и экологической защиты от деятельности транспорта.

Организационно *система органов управления транспортом* представляет собой трехзвенную структуру, обеспечивающую:

1) выработку государственной политики в области транспорта и нормативно-правовое регулирование транспортной деятельности (Минтранс России);

2) контроль и надзор в сфере транспорта (Ространснадзор);

3) оказание государственных услуг, касающихся транспортной деятельности, и управление государственным имуществом в сфере

соответствующих видов транспорта (четыре федеральных агентства, представляющие различные виды транспорта: Росавтодор, Росжелдор, Росавиация, Росморречфлот).

Минтранс России осуществляет общее руководство транспортным комплексом страны, являясь федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства России, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (включая проведение транспортного контроля в пунктах пропуска через Государственную границу РФ), городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах¹.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации оно осуществляет следующие полномочия: 1) вносит в Правительство РФ проекты федеральных законов, нормативных правовых актов Президента и Правительства и другие документы, по которым требуется решение Правительства по вопросам, относящимся к сфере ведения Министерства и к сферам ведения подведомственных ему федеральных служб и федеральных агентств; 2) самостоятельно принимает нормативные правовые акты в установленной сфере деятельности на основании и во исполнение Конституции РФ, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента и Правительства; 3) обобщает практику применения законодательства и проводит анализ реализации государственной политики в установленной сфере деятельности; 4) осуществляет функции главного распорядителя и получателя средств

¹ Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации».

федерального бюджета, предусмотренных на содержание министерства и реализацию возложенных на министерство функций и пр.

Особое значение для управления транспортом имеет то, что Минтранс России в целях регулирования транспортной деятельности принимает нормативные правовые акты, всю совокупность которых по функциональному признаку можно разделить на несколько групп (п. 5.2 Положения):

а) акты, регулирующие порядок осуществления перевозок, например, правила перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа, правила перевозки опасных грузов, правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении;

б) акты о тарифах на перевозки, например, правила формирования, применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, тарифы на международные транзитные железнодорожные перевозки и др.;

в) акты, устанавливающие формы транспортных документов, таких как формы билета, багажной квитанции и грузовой накладной в гражданской авиации, единые формы перевозочных документов на перевозки грузов, а также формы перевозочных документов на перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом;

г) акты, касающиеся труда на транспорте, например, особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов, порядка профессионального отбора работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых связана с движением поездов, и др. К ним относятся также акты, устанавливающие условия службы на морских судах и судах внутреннего водного транспорта, условия, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна;

д) акты, регулирующие порядок регистрации и учета транспортных средств, например, правила государственной регистрации и государственного учета гражданских воздушных судов, правила осуществления государственной регистрации в соответствующем государственном реестре морских судов и судов внутреннего водного транспорта;

е) акты, касающиеся контроля на транспорте, например, акты, определяющие порядок осуществления контроля за судами и регулирования деятельности в речном порту, порядок осуществления контроля за соблюдением требований пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта, содержащие перечень речных портов, в которых капитаны портов осуществляют надзор за обеспечением безопасности судоходства и порядка в портах.

Полномочия *федеральных агентств* по общему правилу, установленному для такого рода органов исполнительной власти, включают две группы: оказание государственных услуг и управление государственным имуществом с учетом специфики, определяющей соответствующим видом транспорта. Такая специфика обуславливает характер полномочий, которые могут быть подразделены на две группы.

Первую группу, в частности, образуют полномочия, включающие:

- определение маршрутов движения транспорта;
- установление ввода в действие графиков движения транспорта;
- определение портов, станций, аэропортов, участвующих в смешанном сообщении;
- принятие решения о времени прекращения погрузки и перевозки грузов вследствие обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок;
- установление сроков действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов, вызванных обстоятельствами непреодолимой силы, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными препятствующими осуществлению перевозок обстоятельствами, не зависящими от перевозчиков;
- согласование выполнения регулярных и нерегулярных рейсов;
- организация использования пространства для транспортных артерий и др.

Кроме перечисленных, каждое из федеральных агентств обладает специфическими полномочиями, предопределяемыми потребностями государственного управления соответствующей сфере транспорта.

Например, *Росморречфлот* организует проведение работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море

и на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта, а также мероприятий по защите морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания.

Росавиация обладает полномочиями по организации проведения в установленном порядке обязательной сертификации аэродромов, используемых в целях гражданской авиации, аэропортов, объектов Единой системы организации воздушного движения, а также юридических лиц, обеспечивающих воздушные перевозки (за исключением сертификации, осуществляемой Ространснадзором).

К полномочиям **Росжелдора** отнесены: составление перечней железнодорожных станций, открытых для выполнения соответствующих операций, и выполняемых ими операций на основании заявок владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; принятие решений об открытии для постоянной эксплуатации железнодорожных путей общего пользования на основании предложений владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, которым принадлежат указанные железнодорожные пути.

Росавтодор реализует такие специальные полномочия, как: осуществление передачи автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в федеральной собственности, в доверительное управление Госкомпании «Российские автомобильные дороги»; выдача разрешений на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, а также на ввод в эксплуатацию как автомобильных дорог общего пользования федерального значения, так и частных автомобильных дорог; принятие решений об изъятии, в том числе путем выкупа, для федеральных нужд земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимого имущества для строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения; введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по федеральным автомобильным дорогам с целью обеспечения безопасности дорожного движения.

Полномочиям федеральных агентств корреспондируют их права. В частности, они имеют право:

— запрашивать и получать в установленном порядке сведения, необходимые для принятия решений в пределах их компетенции;

- давать юридическим и физическим лицам разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции агентств;
- привлекать в установленном порядке для проработки вопросов в установленной сфере деятельности научные и иные организации, ученых, специалистов;
- создавать совещательные и экспертные органы (советы, комиссии, группы, коллегии) в установленной сфере деятельности.

4.3. Государственный контроль и надзор в области транспорта, лицензирование транспортной деятельности

Важнейшим юридическим средством обеспечения законности на транспорте являются контроль и надзор.

Современные ученые придерживаются единой позиции, что понятие «контроль» произошло от французского слова *controle*, которое применялось для обозначения встречной, вторичной записи с целью проверки первой¹. Также отмечается, что в английском языке сходное по звучанию слово *control* может быть использовано для обозначения состояния управления, руководства, регулирования, распоряжения, господства, насилия, власти².

В системах социального управления контроль — важнейший вид обратной связи, по каналам которой субъекты власти получают информацию о фактическом положении дела, о выполнении решений. Он используется для повышения исполнительской дисциплины, оценки работы, предотвращения нежелательных последствий, оперативного регулирования процессов³.

Контроль как способ обеспечения законности предполагает сопоставление проверяемой деятельности с нормами права, которыми она регламентируется, в результате чего выявляются нарушения действующего законодательства, принятие мер по устранению выявленных нарушений, что ведет к восстановлению нарушенной законности, ее обеспечению в последующем.

¹ Новейший словарь иностранных слов и выражений. М. : АСТ, 2001. С. 430; Философский энциклопедический словарь. М. : ИНФРА-М, 1997. С. 221.

² Мюллер В. К. Англо-русский словарь. М. : Советская энциклопедия, 1971. С. 170.

³ Советское административное право. Формы и методы государственного управления. М., 1972. С. 173.

В современном значении рассматриваемое понятие чаще всего наделяют следующим лексическим смыслом: контроль — проверка, а также постоянное наблюдение в целях проверки или надзора¹.

В то же время между понятиями контроль и надзор существует весьма существенное, сущностное различие.

Надзор состоит в наблюдении за *законностью* деятельности, тогда как контроль охватывает наряду с законностью и *целесообразность* деятельности контролируемых субъектов. При надзоре между проверяющим и проверяемым отсутствует организационное подчинение, и орган надзора не имеет права вмешиваться в оперативную деятельность поднадзорного органа. Органы надзора наделены полномочиями на применение к поднадзорным мер воздействия.

Согласно ст. 1 Лимской декларации руководящих принципов контроля 1977 г. «Организация контроля является обязательным элементом управления ..., так как такое управление влечет за собой ответственность перед обществом».

Таким образом, *контроль* в целом — не что иное, как *осуществление функций управления*. Контроль позволяет получать информацию о состоянии объекта управления, о характере и результативности управленческого воздействия на него. Он также обеспечивает обратную связь между теми, кто принимает управленческие решения, кто их осуществляет, и объектами управления.

Понятие «контроль» получило в Российской Федерации конституционное закрепление. В п. «а» ст. 71 Конституции РФ сказано, что осуществление контроля за соблюдением федеральных законов относится к ведению Российской Федерации. В развитие этого положения в ст. 11 Конституции РФ устанавливается, что государственную власть в Российской Федерации осуществляют Президент РФ, Федеральное Собрание РФ (Совет Федерации и Государственная Дума), Правительство РФ, суды РФ. Вышеназванные органы уполномочены осуществлять государственный контроль за соблюдением федеральных законов.

Государственный контроль является обязательной составляющей управления транспортом, обеспечивающей соблюдение законности и

¹ Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка / Российская академия наук. Институт русского языка им. В. В. Виноградова. М. : Азбуковник, 1997. С. 292.

дисциплины участников транспортных отношений. Государственный контроль на транспорте предполагает получение информации компетентным органом о состоянии законности и целесообразности деятельности подконтрольных субъектов, ее оценку в целях принятия управленческих решений по приведению указанной деятельности в соответствии с заданными параметрами.

Надзор, как уже отмечалось ранее, не предполагает наличия между проверяющим и проверяемым организационного подчинения, предоставляющего право органу надзора вмешиваться в оперативную деятельность поднадзорного субъекта, оценивать ее целесообразность. Цель надзора, по сравнению с контролем, сужена и ограничена исключительно проверкой соблюдения законодательства поднадзорным субъектом в соответствующей сфере общественных отношений с предоставлением органам надзора полномочий по применению к поднадзорным мер юридического воздействия.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР НА ТРАНСПОРТЕ представляет собой деятельность органа исполнительной власти специальной компетенции, осуществляющего наблюдение и проверку соблюдения законодательства участниками транспортных отношений и обеспечения безопасности перевозок, соблюдения требований к технической исправности транспортных средств, их эксплуатации, условиям использования транспортных коммуникаций и т.п., применения мер оперативного воздействия к нарушителям законодательства в целях восстановления законности.

Полномочиями по осуществлению надзора за законностью транспортной деятельности осуществляют многочисленные надзорные органы, например, транспортные прокуратуры. Однако в связи с особой значимостью контроля и надзора, необходимостью обеспечения надзора за исполнением норм многочисленных правил, положений, регламентов, в структуре федеральных органов исполнительной власти в области транспорта создан специальный орган, на который возложено осуществление контроля и надзора — Ространснадзор, который лишен права контроля и надзора в соответствующих сферах деятельности.

Постановлением Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре» установлено, что *федеральный государственный транспортный надзор* включает в себя:

- а) государственный надзор в области гражданской авиации;
- б) государственный контроль (надзор) за осуществлением международных автомобильных перевозок в стационарных и передвижных контрольных пунктах на территории РФ;
- в) государственный надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта;
- г) государственный надзор в области железнодорожного транспорта;
- д) государственный надзор за торговым мореплаванием;
- е) государственный надзор в области внутреннего водного транспорта;
- ж) государственный надзор за обеспечением сохранности автомобильных дорог федерального значения и др.

Контроль и надзор охватывают соблюдение законодательства РФ и международных договоров РФ, регулирующих деятельность всех видов транспорта. Как указано в Положении о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, это законодательство:

- о гражданской авиации;
- торговом мореплавании;
- внутреннем водном транспорте Российской Федерации;
- порядке осуществления международных автомобильных перевозок (транспортном контроле) на территории РФ (за исключением пунктов пропуска через государственную границу РФ);
- безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте;
- организации, обеспечении и выполнении организациями морского, внутреннего водного и железнодорожного транспорта перевозок высших должностных лиц РФ и иностранных государств;
- обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации воздушных, морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, иных плавучих объектов, железнодорожного подвижного состава;

- транспортной безопасности;
- о перевозке опасных грузов автомобильным транспортом¹.

В целях осуществления контроля и надзора должностные лица Ространснадзора наделены широким и действенным кругом прав. К их числу относятся следующие:

- проводить в установленном порядке проверки деятельности юридических и физических лиц по осуществлению перевозок и иной связанной с транспортным процессом деятельности. Речь идет о проверке соблюдения перевозчиками установленных транспортными уставами и кодексами, а также подзаконными нормативными правовыми актами требований к транспорту, его технической исправности, габаритам загруженного транспортного средства, норм грузоподъемности (например, осуществление весового контроля автотранспортного средства);

- запрашивать и получать сведения, необходимые для принятия решений по вопросам, отнесенным к компетенции Ространснадзора. Такими сведениями могут располагать как государственные структуры, так и юридические и физические лица. Они обязаны предоставлять соответствующие данные по запросам компетентных должностных лиц Службы, отвечая за их точность и полноту;

- организовывать проведение необходимых расследований, испытаний, экспертиз, анализов и оценок, а также научных исследований в целях выяснения обстоятельств транспортных происшествий, установления, не были ли они следствием нарушения перевозчиками транспортных норм. Исключения составляют авиационные и дорожно-транспортные происшествия. При этом в расследовании авиационных происшествий они могут участвовать в установленном административными регламентами порядке (см., к примеру, приказы Минтранса России от 20 октября 2011 г. № 270, от 6 июля 2012 г. № 195).

Контроль (надзор) в сфере транспорта предполагает необходимость принятия мер по предупреждению и пресечению нарушений транспортного законодательства, устранению последствий допущенных нарушений. В связи с этим должностным лицам Ространснадзора предоставлено право применять предусмотренные законодательством РФ меры ограничительного, предупредительного и профилактического

¹ Пункт 5.1 Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398.

го характера, направленные на недопущение и (или) пресечение нарушений юридическими лицами и гражданами обязательных требований в сфере транспортной деятельности, а также меры по ликвидации последствий совершенных нарушений.

Некоторые виды деятельности, в том числе и транспортная, при непрофессиональном их осуществлении с нарушениями установленных правил могут причинить существенный вред. Поэтому на них распространяется разрешительная система, имеющая целью ограждение граждан, общества и государства от вреда, который может быть причинен такими непрофессиональными действиями. Ее составной частью является лицензирование, которое регулируется Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ предполагает предоставление компетентными органами юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям при их соответствии предъявляемым требованиям и условиям письменного разрешения на осуществление конкретного вида деятельности на транспорте.

Анализируя роль и место лицензирования в системе государственного управления транспортом, следует отметить, что подход, в соответствии с которым лицензирование охватывается понятием государственного контроля (надзора), полностью соответствует концепции Указа Президента РФ от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти», которым к функциям по контролю и надзору отнесены в том числе: выдача органами государственной власти разрешений (лицензий) на осуществление определенного вида деятельности, регистрация актов, документов, прав, а также издание индивидуальных правовых актов.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» задачами лицензирования отдельных видов деятельности являются предупреждение, выявление и пресечение нарушений юридическим лицом, его руководителем и иными должностными лицами требований, которые установлены федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами РФ. Изложенное в полной мере соот-

ветствует предназначению государственного контроля (надзора) в сфере транспорта, поскольку задачи по предупреждению, выявлению и пресечению нарушений в соответствующей сфере согласно ст. 2 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» являются целями государственного контроля (надзора).

В соответствии со ст. 12 Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензированию подлежат ¹:

1) деятельность по монтажу, техническому обслуживанию и ремонту средств обеспечения пожарной безопасности зданий и сооружений;

2) деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров;

3) деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов;

4) деятельность по перевозкам воздушным транспортом пассажиров (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);

5) деятельность по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);

6) деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);

7) деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров;

8) деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов;

9) погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте;

¹ Постановление Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте».

10) погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах;

11) деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) и пр.

В состав лицензируемой деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров входят следующие осуществляемые на железнодорожных путях общего пользования и между железнодорожными станциями, открытыми для выполнения соответствующих операций, перевозки:

- 1) в пригородном сообщении;
- 2) в дальнем следовании пассажирскими поездами;
- 3) в дальнем следовании скорыми поездами;
- 4) в дальнем следовании скоростными поездами.

На железнодорожном транспорте в соответствии с законодательством о техническом регулировании устанавливаются:

1) обязательные требования к железнодорожному подвижному составу и специальному железнодорожному подвижному составу, их составным частям, контейнерам,

2) специализированному оборудованию и элементам инфраструктуры,

3) элементам верхнего строения железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, сооружениям, расположенным на них,

4) специальным программным средствам, используемым для организации перевозочного процесса,

5) формы подтверждения соответствия;

6) выполнение работ по стандартизации на железнодорожном транспорте.

Государственным органом, осуществляющим лицензирование отдельных видов транспортной деятельности, является Ространснадзор. Лицензирование перевозок воздушным транспортом пассажиров и грузов осуществляется Росавиацией.

Участниками лицензионной деятельности являются: лицензирующий орган, лицензиат и соискатель лицензии.

Лицензирующий орган — это федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий лицензирование в соответствии с законом лицензировании отдельных видов транспортной деятельности (Ространнадзор).

Соискателем транспортной лицензии является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обратившиеся в лицензирующий орган с заявлением о предоставлении лицензии на осуществление конкретного вида транспортной деятельности.

Лицензиат на транспорте — это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие лицензию на осуществление отдельных видов транспортной деятельности.

Установленный порядок лицензирования предполагает, что соискатель лицензии направляет в соответствующий лицензирующий орган заявление о предоставлении лицензии. К заявлению прилагаются: копии учредительных документов (для юридических лиц); копии документов, наличие которых определяется положением о лицензировании конкретного вида деятельности, предусмотренного законодательством; документ, подтверждающий уплату государственной пошлины за предоставление лицензии.

Помимо лицензирования в целях государственного регулирования деятельности участников транспортных отношений применяются также обязательная сертификация, стандартизация и единство измерений.

В соответствии со ст. 1 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании»:

— *сертификация* — это форма осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, положениям стандартов, сводов правил или условиям договоров;

— *стандартизация* — это деятельность по установлению правил и характеристик в целях их добровольного многократного использования, направленная на достижение упорядоченности в сферах производства и обращения продукции и повышение конкурентоспособности продукции, работ или услуг;

— *техническое регулирование* представляет собой правовое регулирование отношений в области установления, применения и исполнения обязательных требований к продукции или к продукции и свя-

занным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, а также в области установления и применения на добровольной основе требований к продукции, процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, выполнению работ или оказанию услуг и правовое регулирование отношений в области оценки соответствия;

— *технический регламент* — документ, который принят международным договором РФ, подлежащим ратификации, или в соответствии с международным договором РФ, ратифицированным в порядке, установленном законодательством РФ, или федеральным законом, или указом Президента РФ, или постановлением Правительства РФ, или нормативным правовым актом федерального органа исполнительной власти по техническому регулированию и устанавливает обязательные для применения и исполнения требования к объектам технического регулирования (продукции или к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации).

Обеспечение единства измерений на транспорте устанавливается в соответствии с Федеральным законом от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений», который регулирует отношения, возникающие при выполнении измерений, установлении и соблюдении требований к измерениям, единицам величин, эталонам единиц величин, стандартным образцам, средствам измерений, применению стандартных образцов, средств измерений, методик (методов) измерений, а также при осуществлении деятельности по обеспечению единства измерений, предусмотренной законодательством РФ об обеспечении единства измерений, в том числе при выполнении работ и оказании услуг по обеспечению единства измерений.

Глава 5. Правовое обеспечение корпоративного управления на транспорте

В области транспорта наряду с государственным осуществляется также и хозяйственное управление, целью которого является обеспечение организации хозяйственной (экономической) деятельности в указанной сфере.

Небезосновательно отмечается, что в настоящее время назрела необходимость создания единого сбалансированного механизма публично-правового и частноправового регулирования «вертикальных» и «горизонтальных» транспортных отношений на основе конвергенции публичного и частного права. В ее основе лежит принцип систематизации социальных интересов, позволяющий на уровне механизма правового регулирования выявить общие модели соотношения частных и публичных начал¹.

5.1. Понятие и правовые основы хозяйственного управления на транспорте

Хозяйственное управление на транспорте, осуществляемое как государственными унитарными организациями, так и корпорациями с государственным участием, обеспечивается в первую очередь частноправовым инструментарием.

ХОЗЯЙСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ представляет собой упорядочивающее воздействие на процесс хозяйственной деятельности, осуществляемый хозяйствующими субъектами, а именно: заключение гражданско-правовых договоров по страхованию объектов транспортной инфраструктуры, распоряжение имуществом, управление интеллектуальной собственностью и пр.

Хозяйственное управление обеспечивает организацию хозяйственной (экономической) деятельности в сфере транспорта. Так, в Положении о Департаменте управления имуществом ОАО «РЖД»

¹ *Кориунов Н. М.* Конвергенция частного и публичного права: проблемы теории и практики. М., 2011. С. 47.

под управлением имуществом на железнодорожном транспорте понимается организация учета, регистрации, а также распоряжения имуществом (совершения не противоречащих законодательству сделок с имуществом)¹.

Особым объектом хозяйственного управления на транспорте являются имущественные комплексы, например, железнодорожный вокзал как элемент железнодорожной инфраструктуры. Под ним понимается комплексный объект недвижимости — часть железнодорожного вокзального комплекса и железнодорожной станции (пассажирского остановочного пункта), здание или комплекс зданий и сооружений, расположенных на земельных участках, являющихся федеральной собственностью, состоящих из помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров железнодорожного транспорта и других пользователей услуг железнодорожного вокзального комплекса, размещения служебного персонала².

Коммерческое использование интеллектуальной собственности в системе ОАО «РЖД» обеспечивает, в частности, стандарт СТО РЖД 1.08.003-2011 «Инновационная деятельность в ОАО «РЖД». Правила коммерческого использования результатов интеллектуальной деятельности» (утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 27 декабря 2010 г. № 2722р) определяют, что управление интеллектуальной собственностью представляет собой совокупность мероприятий, направленных на оптимальное использование ресурса интеллектуальной собственности для достижения целей правообладателя на железнодорожном транспорте.

Хозяйственное управление обеспечивает участие юридических лиц во внешнем гражданском обороте. Однако предпосылкой такого участия является процесс формирования воли юридического лица, осуществляемый органами управления юридического лица в рамках организационно-управленческих отношений.

Управленческая деятельность учредителей унитарных организаций и участников (учредителей) корпораций через создаваемые ими

¹ Положение о Департаменте управления имуществом открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденное Президентом ОАО «РЖД» от 19 мая 2009 г. № 38.

² См.: Стандарт ОАО «РЖД» «Управление железнодорожными вокзальными комплексами СТО РЖД 08.018-2013»: утвержден и введен в действие распоряжением ОАО «РЖД» от 5 августа 2013 г. № 1694р.

органы управления призвана создать устойчивую иерархичную систему управления, обеспечивающую жизнеспособность (правоспособность) юридического лица в целях достижения целей, ради которых они создаются, путем взаимодействия с другими участниками гражданского оборота. В этом проявляется взаимосвязь хозяйственного и внутриорганизационного, в том числе корпоративного управления.

Соответственно, если объектом «внутреннего» управления организаций на транспорте является упорядочение внутриорганизационных отношений, то объектами управления во внешней хозяйственной деятельности являются их собственные имущественные и неимущественные ресурсы, которыми они распоряжаются.

Управление является инструментом внутренней организации хозяйствующего субъекта на транспорте (внутренний частнопредправовой аспект управления на транспорте), ровно как управленческая деятельность обеспечивает его участие во внешнем гражданском обороте в ходе реализации (распоряжении, управлении) принадлежащего ему имущества при заключении гражданско-правовых сделок (внешний частнопредправовой аспект управления на транспорте).

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ, являясь разновидностью управления в частном праве, представляет собой: а) воздействие на внутриорганизационную деятельность хозяйствующих субъектов на транспорте, созданных в форме хозяйственных обществ (управление внутри корпораций — участниц холдинга), а также б) координацию их деятельности в составе создаваемого неправосубъектного объединения (холдинга).

Объектами управления на транспорте в сфере действия частнопредправовых норм (гражданского, природоресурсного и пр.) является:

- внутриорганизационная деятельность хозяйствующих субъектов на транспорте (объект корпоративного управления);
- поведение хозяйствующих субъектов в рамках холдинговых структур (объект корпоративного управления);
- принадлежащее им имущество (объекты хозяйственного управления).

Особенностью управления на транспорте является то, что юридические лица являются одновременно и объектами, и субъектами управленческих отношений.

В первом случае юридические лица являются объектами управления. Здесь можно выделить две ситуации в отношении унитарных организаций и коммерческих корпораций:

— учредителями государственных унитарных организаций являются публично-правовые образования (государство, субъекты РФ, муниципальные образования), которые управляют ими, передавая им свое имущество либо в собственность либо в ограниченное вещное обладание (на праве хозяйственного ведения либо оперативного управления), например, государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен», Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» и пр.

Учредитель (собственник имущества унитарного предприятия) в отношении указанного предприятия:

- а) принимает решение о создании унитарного предприятия;
- б) определяет цели, предмет, виды деятельности унитарного предприятия, а также дает согласие на участие унитарного предприятия в ассоциациях и других объединениях коммерческих организаций;
- в) определяет порядок составления, утверждения и установления показателей планов (программы) финансово-хозяйственной деятельности унитарного предприятия;
- г) принимает решение о реорганизации или ликвидации унитарного предприятия в порядке, установленном законодательством, назначает ликвидационную комиссию и утверждает ликвидационные балансы унитарного предприятия;
- д) назначает на должность руководителя унитарного предприятия, заключает с ним, изменяет и прекращает трудовой договор в соответствии с трудовым законодательством и иными содержащими нормы трудового права нормативными правовыми актами;
- е) согласовывает прием на работу главного бухгалтера унитарного предприятия, заключение с ним, изменение и прекращение трудового договора;
- ж) утверждает бухгалтерскую отчетность и отчеты унитарного предприятия;
- з) дает согласие на распоряжение недвижимым имуществом, а в случаях, установленных федеральными законами, иными нормативными правовыми актами или уставом унитарного предприятия, на совершение иных сделок и пр.

Учредителем государственного унитарного предприятия г. Москвы «Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени метрополитен имени В. И. Ленина» является г. Москва как субъект РФ, от имени которого выступает Департамент имущества г. Москвы. Соответственно, полномочия собственника имущества предприятия в соответствии с правовыми актами г. Москвы осуществляет Департамент имущества г. Москвы. Метрополитен не является собственником имущества. Оно владеет им на праве хозяйственного ведения.

Единоличным исполнительным органом Метрополитена является начальник (руководитель). Он назначается на должность (освобождается от должности) правовым актом Правительством Москвы в порядке, установленном Правительством Москвы. Полномочия работодателя руководителя Предприятия осуществляет Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы по согласованию с Департаментом строительства г. Москвы. Трудовой договор с руководителем предприятия в соответствии с Примерным трудовым договором, утверждаемым Департаментом имущества г. Москвы, заключается на срок не более пяти лет и расторгается Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы по согласованию с Департаментом строительства г. Москвы и Департаментом имущества г. Москвы.

Учредителем государственной компании «Росавтодор» выступает Российская Федерация. Права и обязанности учредителя государственной компании осуществляет от имени Российской Федерации Правительство РФ или уполномоченный Правительством РФ федеральный орган исполнительной власти (ст. 3 Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ «О государственной компании “Российские автомобильные дороги”»).

Во втором случае коммерческие корпорации являются одновременно и субъектами, и объектами корпоративного управления.

Так, субъектом корпоративного управления на железнодорожном транспорте является холдинговая компания ОАО «РЖД», а входящие в него хозяйственные общества — его объектами. Как отмечается в современной литературе, корпоративное управление в холдинге — это отношения экономического подчинения, характеризующиеся правовой и организационной зависимостью объекта управления (дочернего общества) от субъекта управления (основного общества) в лице

его органов управления и должностных лиц. Корпоративное управление в холдинге, как совокупности юридических лиц, совместно реализующих общие цели, в качестве объекта корпоративного управления имеет не только отдельные структуры предпринимательского объединения, но и отношения по поводу эффективной организации и координации всех участников объединения, контактирующих как между собой, так и с внешней средой.

Управление в холдингах можно представить на следующих уровнях: управление холдинговой компанией, например, государством в случае создания «компании одного лица» — ОАО «РЖД»; управление внутри холдинговой компании; управление внутри дочерних обществ; управление внутри холдинга посредством совершения холдинговой управляющей компанией корпоративных действий в целях установления корпоративного контроля.

Таким образом, если субъектами хозяйственного управления являются исключительно юридические лица: как унитарные организации, так и корпорации на транспорте, то в сфере корпоративного управления объектами и субъектами такого воздействия могут выступать участники холдинговых структур (коммерческие корпорации).

Хозяйственное и корпоративное управление на транспорте регламентируется законодательством на двух уровнях. Во-первых, уровень федеральных законов и подзаконных нормативных актов: общий уровень образует федеральное законодательство об акционерных обществах¹, обществах с ограниченной ответственностью², хозяйственных партнерствах³, унитарных предприятиях и пр., специальный уровень — нормативные правовые акты, регулирующие деятельность указанных корпораций в отдельных сферах хозяйствования, например, Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и др.). Во-вторых, данные отношения являются областью локального нормотворчества. Так, хозяйствующие субъекты на транспорте в пределах предостав-

¹ Федеральный закон от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах».

² Федеральный закон от 8 февраля 1998 г. № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью».

³ Федеральный закон от 3 декабря 2011 г. № 380-ФЗ «О хозяйственных партнерствах».

ленных их полномочий праве создавать собственные нормативные правовые акты в области хозяйственного и корпоративного управления. Например, в государственном холдинге на железнодорожном транспорте отношения в области корпоративного управления урегулированы следующими локальными нормативными правовыми актами, издаваемыми холдинговой компанией — ОАО «РЖД»:

— Порядок корпоративного управления ОАО «Российские железные дороги» хозяйственными обществами, акциями (долями) которых владеет ОАО «Российские железные дороги», утвержден Советом директоров ОАО «РЖД» от 30 июня 2004 г.;

— Порядок участия представителей открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в работе органов управления хозяйственных обществ, акциями (долями) которых владеет открытое акционерное общество «Российские железные дороги», утвержден приказом ОАО «РЖД» от 14 июня 2004 г. № 68 и пр.

Примерами локального нормотворчества в области хозяйственного управления на железнодорожном транспорте являются:

— приказ ОАО «РЖД» от 7 ноября 2008 г. № 150 «О порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД»»;

— Методические указания по ведению договорной работы в ОАО «РЖД» от 31 декабря 2013 г. № 446;

— распоряжение ОАО «РЖД» от 17 июля 2014 г. № 1663р «О порядке закупки товаров, работ, услуг для нужд ОАО «РЖД»»;

— распоряжение ОАО «РЖД» от 29 марта 2013 г. № 764р «О развитии системы внутреннего обмена услугами ОАО «РЖД»»;

— приказ ОАО «РЖД» от 1 августа 2011 г. № 104 «О совершении на торгах сделок с объектами недвижимого имущества»;

— Программа импортозамещения закупаемой ОАО «РЖД» продукции на период 2015—2020 годов от 30 марта 2015 г. № 192 и пр.

Хозяйствующие субъекты (их органы) на транспорте в особом процедурном порядке создают нормативные правовые акты, имеющие ограниченный юрисдикционный характер действия, т.е. распространяющие свое действие на отношения внутри организации.

5.2. Правовое положение участников корпоративного управления на железнодорожном транспорте

В России отсутствует специальный нормативный акт, регулирующий вопросы корпоративного управления на федеральном уровне. На международном уровне Советом Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) приняты в 1999 г. и действуют Принципы корпоративного управления (*OECD Principles of Corporate Governance*). Указанный документ является основой для разработки принципов корпоративного управления в национальных правовых системах. Основопологающими идеями этого документа являются: максимальное обеспечение прав акционеров, контроль за деятельностью исполнительных органов и менеджмента компании со стороны совета директоров, подотчетность совета директоров акционерам и пр. Наличие эффективной системы корпоративного управления в рамках отдельных организаций, а также в масштабе экономики страны в целом помогает обеспечить должный уровень доверия, необходимый для нормального функционирования рыночной экономики.

В соответствии с Принципами ОЭСР корпоративное управление представляет собой систему взаимоотношений между руководством организации, ее советом директоров, акционерами и другими заинтересованными лицами.

Корпоративное управление на транспорте возможно лишь в корпорациях, включая корпорации с государственным участием. Учредителями (участниками) последних, а в случае создания ОАО «РЖД» — единственным участником и учредителем, могут быть публично-правовые образования: Российская Федерация, субъект РФ, муниципальное образование, от имени которых выступают их органы либо должностные лица (ст. 124-127 ГК РФ).

Управление в государственном холдинге на железнодорожном транспорте можно представить в виде следующей схемы: государство (учредитель) (субъект управления) — ОАО «РЖД» (объект управления); ОАО «РЖД» (субъект управления) — дочерние общества (объекты управления).

Государство управляет холдинговой компанией через формируемые им органы управления. Например, волю высшего органа управления — общего собрания акционеров — ввиду его отсутствия фор-

мирует единственный акционер — государство, от имени которого действует Правительство РФ; президента ОАО «РЖД» назначает и освобождает от должности Правительство РФ.

В формировании воли компаний с государственным участием, кроме членов органов управления и иных должностных лиц, могут принимать участие лица, представляющие публичные интересы государства:

а) независимый директор — физическое лицо, не являющееся государственным служащим, выдвинутое (предложенное) для избрания в органы управления общества в качестве независимого директора и (или) избранное в состав органа управления общества в качестве независимого директора по решению общего собрания акционеров за счет голосов, обеспеченных находящимися в федеральной собственности акциями акционерного общества.

Положением ОАО «РЖД» от 29 сентября 2011 г. № 251 «О порядке привлечения независимых директоров для работы в советах директоров дочерних обществ ОАО «РЖД»» определен порядок привлечения независимых директоров для работы в советах директоров дочерних обществ ОАО «РЖД».

Перечень дочерних обществ, в советы директоров которых ОАО «РЖД» выдвигаются независимые директора, ежегодно формируется Департаментом управления дочерними и зависимыми обществами по согласованию со старшим вице-президентом, в ведении которого находятся вопросы корпоративного управления и стратегического развития, и утверждается президентом ОАО «РЖД». Ими признаются кандидаты для избрания в совет директоров дочерних обществ, которые:

— не являются и не являлись в течение последних двух лет должностными лицами или работниками дочерних обществ, должностными лицами или работниками управляющей организации дочернего общества, а также должностными лицами или работниками ОАО «РЖД»;

— не являются аффилированными лицами должностного лица дочернего общества;

— не являются аффилированными лицами дочернего общества;

— не являются сторонами по обязательствам с дочерними обществами, в соответствии с условиями которых они могут приобрести

имущество (получить денежные средства), стоимость которого составляет 2 и более процентов совокупного годового дохода указанных лиц, кроме получения вознаграждения за участие в деятельности совета директоров;

— не являются крупным контрагентом дочернего общества (контрагентом, совокупный объем сделок общества с которым в течение года составляет 2 и более процентов балансовой стоимости активов дочернего общества);

— не находятся в финансовой или иной зависимости от должностных лиц, акционеров, крупных контрагентов и конкурентов дочернего общества;

— не являются представителями государства;

— письменно подтвердили свое соответствие указанным требованиям (п. 6 указанного Положения).

В соответствии с мировой практикой корпоративного управления в состав совета директоров ОАО «РЖД» с 2008 г. избираются независимые директора. Из 11 членов совета директоров 5 членов совета директоров являются независимыми.

б) представитель интересов Российской Федерации — физическое лицо, не являющееся государственным служащим, выдвинутое (предложенное) для избрания в органы управления общества и (или) избранное в состав совета директоров (наблюдательного совета) общества за счет голосов, обеспеченных находящимися в федеральной собственности акциями акционерного общества.

Шесть членов совета директоров ОАО «РЖД» являются представителями государства.

Физические лица, являющиеся независимым директором или представителем интересов России в совете директоров (наблюдательном совете) общества, именуется профессиональным директором.

Основными субъектами управления на железнодорожном транспорте является государство и ОАО «РЖД». Субъектом корпоративного управления холдинговой группой является только ОАО «РЖД».

Реализацию управленческой функции в ОАО «РЖД» осуществляют: единоличный орган управления, члены коллегиальных органов управления корпорации, работники, выполняющие функцию управления на основании трудового договора. Их решения оформляются специальными актами управления (решениями учредителя и корпо-

рации), принимаемыми в особом процедурном порядке и выражающими волю корпорации (публично-правовые интересы государства).

Управленческую функцию в корпорации могут осуществлять следующие лица:

1) члены корпорации (например, участник общего собрания — он же акционер), не состоящей с ней в трудовых отношениях;

2) работники — члены органов управления, с которым заключен трудовой договор, и которые не являются членами корпорации. Так, согласно п. 89 Устава ОАО «РЖД» в состав правления общества входят: председатель правления — президент общества по должности, первые вице-президенты и вице-президенты общества по должности, руководители подразделений аппарата управления общества, руководители филиалов общества — железных дорог и другие работники общества;

3) работники, с которыми заключен трудовой договор и которые не являются ни членами корпорации, ни членами органов управления (например, корпоративный секретарь общества);

4) лица, не состоящие в трудовых отношениях с корпорацией и не являющиеся ее участниками (например, член совета директоров, участник договора об управлении хозяйственным партнерством). Согласно п. 19.3 Устава АО «Аэрофлот» членом совета директоров может быть только физическое лицо, не обязательно являющееся акционером общества¹.

Правовой статус ОАО «РЖД» как холдинговой компании.

Для осуществления функций хозяйственного управления на железнодорожном транспорте в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта был создан единый хозяйствующий субъект путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта и внесения его в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта, т.е. ОАО «РЖД» (ч. 2 ст. 3 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»). Учредителем единого хозяйствующего субъекта стала Российская Федерация. Решение об учреждении единого хозяйствующего субъекта принимало Правительство РФ. Акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Россий-

¹ Устав АО «Аэрофлот — Российские авиалинии», утвержденный годовым общим собранием акционеров АО «Аэрофлот» 29 июня 2011 г. (протокол от 4 июля 2011 г. № 30).

ской Федерации. Права акционера осуществляет Росимущество¹. Учредительным документом ОАО «РЖД» является устав, утвержденный Правительством РФ. Согласно ст. 9 Устава ОАО «РЖД» главными целями его деятельности являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, осуществляемых (оказываемых) обществом, а также извлечение прибыли².

К органам управления ОАО «РЖД» относятся: общее собрание акционеров; совет директоров общества; президент общества; правление общества (п. 58 Устава).

Высшим органом управления общества является общее собрание акционеров (п. 61 Устава). В настоящее время данный орган не действует.

Совет директоров общества осуществляет общее руководство деятельностью общества, за исключением решения вопросов, отнесенных к компетенции общего собрания акционеров (п. 68 устава). К компетенции совета директоров общества относятся следующие вопросы: 1) определение приоритетных направлений деятельности общества, утверждение перспективных планов и основных программ деятельности общества, в том числе годовых бюджетов и инвестиционной программы общества; 2) принятие решений об одобрении крупных сделок и сделок, в совершении которых имеется заинтересованность; 3) назначение и освобождение от должности корпоративного секретаря общества, определение порядка вознаграждения корпоративного секретаря общества и условий его трудового договора, утверждение положения о корпоративном секретаре и аппарате корпоративного секретаря общества; 4) назначение представителей общества для участия в общих собраниях акционеров дочерних и зависимых обществ и пр. (п. 71 Устава).

Порядок организации работы совета директоров общества определяется в соответствии с Положением о совете директоров ОАО «РЖД», утверждаемом распоряжением Правительства РФ от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

¹ Приказ Росимущества от 7 ноября 2012 г. № 250 «Об организации деятельности по отбору профессиональных директоров».

² Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества “Российские железные дороги”».

Для обеспечения принятия качественных и своевременных решений при совете директоров ОАО «РЖД» созданы: Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД», а также Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД».

К органам исполнительной власти относится: президент общества и правление. Президент общества выполняет функции единоличного исполнительного органа на основе трудового договора. Президент назначается на должность и освобождается от должности Правительством РФ. Срок полномочий президента общества составляет три года (п. 80 Устава). Он может быть переназначен неограниченное количество раз. Президент также осуществляет функции председателя правления общества. Однако президент общества не может быть одновременно председателем совета директоров общества.

В своей деятельности президент общества подотчетен общему собранию акционеров (в настоящее время — единственному акционеру) и совету директоров общества.

Президент осуществляет руководство текущей деятельностью общества, за исключением вопросов, отнесенных к компетенции общего собрания акционеров и совета директоров общества. Как единоличный исполнительный орган он действует без доверенности от имени общества по вопросам, отнесенным к компетенции исполнительных органов общества.

К компетенции президента общества, в частности, относятся следующие вопросы (п. 83 Устава):

1) организация выполнения решений общего собрания акционеров и совета директоров общества;

2) распоряжение имуществом общества для обеспечения его текущей деятельности;

3) представляет интересы общества как в России, так и за ее пределами;

4) заключает (расторгает) трудовые договоры с назначаемыми на должность (освобождаемыми от должности) советом директоров общества первыми вице-президентами, старшими вице-президентами и вице-президентами общества, распределяет обязанности между ними, определяет их полномочия, применяет к ним меры поощрения и налагает на них дисциплинарные взыскания и пр.

Кроме единоличного исполнительного органа, являющимся обязательным в любой организации, в ОАО «РЖД» при президенте создан коллегиальный исполнительный орган — Правление общества. Члены правления не могут составлять более 1/4 состава совета директоров общества (п. 87 Устава).

К компетенции правления общества относятся следующие вопросы:

1) разработка и представление совету директоров общества приоритетных направлений деятельности общества и перспективных планов их реализации, в том числе годовых бюджетов и инвестиционной программы общества, подготовка для совета директоров общества отчетов об их выполнении, а также разработка и утверждение текущих планов деятельности общества;

2) утверждение внутренних расчетных тарифов, сборов и платы за работы (услуги), выполняемые (оказываемые) обществом, не относящиеся к сфере естественной монополии;

3) утверждение правил, обеспечивающих надлежащую организацию и достоверность бухгалтерского учета в обществе, и своевременное представление ежегодного отчета и другой финансовой отчетности в соответствующие органы, а также сведений о деятельности общества акционерам, кредиторам и в средства массовой информации;

4) представление совету директоров общества проспектов эмиссий ценных бумаг и иных документов, связанных с выпуском ценных бумаг общества;

5) организация выполнения перспективных и текущих планов общества, реализации инвестиционных, финансовых и иных проектов общества;

6) установление порядка учета аффилированных лиц общества и пр.

Правление ОАО «РЖД» состоит из: председателя правления общества — президента общества по должности; первых вице-президентов, старших вице-президентов и вице-президентов общества по должности; руководителей филиалов общества — железных дорог; руководителей подразделений аппарата управления общества и других работников общества. Прекращение полномочий члена правления общества не влечет за собой его увольнения с соответствующей должности, за исключением должностей президента обще-

ства, первых вице-президентов, старших вице-президентов и вице-президентов общества.

Члены правления общества также могут получать вознаграждение и компенсации в размерах и порядке, установленных советом директоров.

Порядок организации деятельности правления определяется Положением о правлении ОАО «Российские железные дороги», утвержденным распоряжением Правительства РФ от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

К субъектам корпоративного управления на железнодорожном транспорте относятся, кроме ОАО «РЖД», **участницы холдинга — дочерние общества**, которые через специально создаваемые в них органы управления осуществляют организацию собственных внутриорганизационных (корпоративных) отношений. Они являются объектом воздействия со стороны управляющей компании — ОАО «РЖД». Иными словами, дочерние общества являются и субъектами, и объектами корпоративного координационного воздействия. К ним относятся: ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «РЖДстрой», ОАО «БетЭлТранс», ГК РФ Транстелеком, ОАО «АК ЖДЯ», ЗАО «ЮКЖД», ОАО «КарелианТрейнс Лтд», ОАО «РейлТрансАвто», ОАО «РЖД-Логистика», Пригородные пассажирские компании, ООО «Аэроэкспресс», ОАО «ВНИКТИ», ОАО «ВНИИЖТ», ОАО «НИИАС», ОАО «ИЭРТ», ОАО «РЖД-Здоровье», ЗАО «Желдорипотека» и пр.

Корпоративное управление дочерними обществами осуществляется посредством участия представителей ОАО «РЖД» в общих собраниях акционеров, советах директоров и ревизионных комиссиях дочерних обществ в соответствии с Порядком корпоративного управления открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» хозяйственными обществами, акциями (долями) которых владеет открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (утвержден Советом директоров ОАО «РЖД» 30 июня 2004 г.).

Интересы материнской компании в деятельности дочерних обществ реализуются в разработке и реализации единых стандартов корпоративного управления. Единые стандарты обеспечивают создание единого правового пространства в холдинге, реализацию общих стратегических целей и способствуют удобству работы органов

управления всех входящих в холдинг компаний, а также снижению общих издержек управления.

Правовой статус и компетенция корпоративных представителей холдинга на железнодорожном транспорте определены в Порядке корпоративного управления открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» хозяйственными обществами, акциями (долями) которых владеет открытое акционерное общество «Российские железные дороги», утвержденном советом директоров 30 июня 2004 г.

Представитель ОАО «РЖД», представляя его интересы, участвует в органах дочерних и зависимых обществ (далее — ДЗО), а именно на общих собраниях акционеров ДЗО; в советах директоров ДЗО; в органах контроля (ревизионных комиссиях) ДЗО (п. 4.1 Порядка корпоративного управления).

Например, представителем ОАО «РЖД» на общем собрании акционеров ДЗО является физическое лицо (как состоящее, так и не состоящее с ОАО «РЖД» в трудовых отношениях), которое уполномочено на основании доверенности представлять ОАО «РЖД», а также осуществлять иные права, предоставленные законодательством РФ акционеру (участнику) ДЗО в ходе подготовки и проведения общего собрания акционеров (участников) ДЗО. Срок и объем полномочий представителя на собрании определяется доверенностью (п. 4.2.).

К функциям представителей в совете директоров ДЗО, частности, относятся: а) получение в Департаменте поручений для голосования по вопросам повестки дня заседания совета директоров ДЗО, содержащих позицию и (или) рекомендации ОАО «РЖД» по голосованию по вопросам повестки дня; б) участие в заседаниях совета директоров ДЗО, во всех предусмотренных регламентом их деятельности формах, в том числе голосование на заседаниях; в) в случае проведения заседания совета директоров опросным путем — заполнение бюллетеней для голосования (опросных листов) с учетом Поручений и направление их в установленном порядке в ДЗО и пр. (п. 5.2).

Объектами управления внутри холдинга, кроме корпоративных действий дочерних обществ, также являются персонал компаний (Порядок организации управления персоналом в «холдинге «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО РЖД от 18 июля 2007 г. № 916), финансы холдинга (распоряжение ОАО РЖД от 31 октября 2012 г. №

2176р «Об утверждении функциональной стратегии управления финансами холдинга “РЖД”»), интеллектуальная собственность (распоряжение ОАО РЖД от 15 марта 2011 г. № 531р «Об утверждении положения о порядке взаимодействия между ОАО “РЖД” и его дочерними и зависимыми обществами по вопросам создания и использования объектов интеллектуальной собственности») и пр.

5.3. Правовое регулирование инвестиционной деятельности в сфере транспорта

В соответствии с государственными программами развития транспортной сферы, а именно: Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года, Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года¹ и др., развитие и эффективное функционирование транспортной системы Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе. От состояния и качества работы транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов. Кроме того, процессы глобализации, изменения традиционных мировых хозяйственных связей ставят перед Россией задачу рационального использования потенциала своего уникального экономико-географического положения.

На сегодняшний день наметилась тенденция ускоренной экономической интеграции, связанная с происходящими процессами глобализации, при этом, на государственном уровне осуществляется тесное взаимодействие в экономической, международно-правовой и политических сферах (примером могут служить отношения в рамках

¹ Утверждена приказом Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45, распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.

таких интеграционных союзов, как ЕАЭС, ШОС, БРИКС и др.). Решение задач расширенного экономического взаимодействия невозможно без существования таких интеграционных связей, как создание развитой, соответствующей международным стандартам транспортной инфраструктуры. Традиционно в экономиках развитых государств этому способствует осуществление расширения инвестиций и реализация инвестиционной деятельности в различных формах в соответствии с правилами, установленными действующим законодательством.

Инвестирование в транспортных отношениях осуществляется в соответствии с общим правовым режимом реализации инвестиционной деятельности. В отечественной и зарубежной научной литературе инвестиции в основном рассматриваются как «капиталовложения», которые имеют множество дефиниций. Так, «капиталовложения» (капитальные затраты) — это финансовые средства, затрачиваемые на строительство новых, реконструкцию, расширение и техническое перевооружение действующих предприятий (производственные капитальные вложения), на жилищное, коммунальное и культурно-бытовое строительство (непроизводственные капитальные вложения).

Главной чертой понятия «инвестиции» является «капитал» — инвестиции, как процесс затрат живого и овеществленного труда, экономическая закономерность, выражающаяся в том, что инвестиционные средства расходуются на предметы и средства труда, а также на труд, вложенный в производство материальных и духовных благ, т.е. в дело (бизнес), предприятие, в том числе развитие транспортной инфраструктуры.

Федеральный закон от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» раскрывает понятие «инвестиции» через гражданско-правовой институт *собственности* в различных, присущих ей проявлениях: денежные средства, ценные бумаги, иное имущество (движимое и недвижимое), в том числе имущественные права, т.е. любые виды имущества, имеющие стоимостное выражение и регулируемые известными правовыми институтами вещных прав, вкладываемые в объекты предпринимательской и (или) иной деятельности в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта. Действующее в инвестиционной сфере законодательство

при определении инвестиции дополняет положения ГК РФ, раскрывая виды и оборотоспособность объектов гражданских прав, и указывая, что это различные объекты гражданских прав (в виде имущества и исключительных прав на интеллектуальную собственность, имеющих денежную оценку, вкладываемых в объекты предпринимательской и других видов деятельности в целях получения прибыли (дохода) и достижения положительного эффекта). Например, деятельность ОАО «РЖД» сопровождается постоянным притоком государственных инвестиций в виде денежных средств, внесенных в уставный капитал для реализации конкретных инвестиционных проектов.

Особенность гражданско-правового договора — свобода участников гражданского оборота в выборе вида договора. Примером таких договоров служат договоры, заключенные инвесторами при осуществлении капитального строительства и реконструкцию объектов недвижимого имущества в рамках реализации задач транспортной стратегии.

Содержание инвестиционного договора может содержать элементы таких договоров как: договор подряда на выполнение проектных и изыскательских работ, договор строительного подряда, договор поставки товаров, договор перевозки, а иногда и транспортной экспедиции; не говоря уже о договорах возмездного оказания услуг в различных их проявлениях.

В настоящее время в законодательстве РФ договорные формы осуществления инвестиционной деятельности представлены следующими видами договоров — это финансовая аренда (лизинг), соглашение о разделе продукции, концессионные соглашения и государственно-частное партнерство. Как внешнее выражение инвестиционной деятельности данные типы договоров регулируются специальными законами к которым относятся Федеральные законы от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)», от 30 декабря 1995 г. № 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции», от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Например, ст. 164 НК РФ указывает на специальные налоговые режимы при осуществлении услуг по предоставлению принадлежа-

щего на праве собственности или на праве аренды (в том числе финансовой аренды (лизинга)) железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров для осуществления международных перевозок. Нормативными правовыми актами Правительства РФ утверждаются типовые формы концессионных соглашений в отношении различных объектов транспортных отношений (см. постановление Правительства РФ от 5 декабря 2006 г. № 744 «Об утверждении типового концессионного Соглашения в отношении объектов железнодорожного транспорта»). Кроме того, невозможно представить реализацию положений Федерального закона «О соглашениях о разделе продукции» без существования развитой транспортной инфраструктуры.

Приказом МЧС России от 7 июня 2004 г. № САЭ-3-01/355@ утвержден реестр транспортных средств, используемых исключительно для целей соглашения о разделе продукции, и первичных учетных документов, подтверждающих фактическое использование транспортных средств.

Концессионное соглашение является формой привлечения капиталовложений в целях хозяйственной эксплуатации государственной собственности — как концессионные договоры. Статья 4 Федерального закона «О концессионных соглашениях» к объектам концессионного соглашения относит недвижимое имущество: автомобильные дороги и инженерные сооружения транспортной инфраструктуры, объекты железнодорожного и трубопроводного транспорта, морские и речные порты, морские, речные суда и суда смешанного типа, аэродромы, объекты единой системы организации воздушного движения, гидротехнические и электротехнические сооружения, объекты коммунального хозяйства, метрополитен и общественный транспорт, медицинские объекты и объекты социально-культурного и социально-бытового назначения.

Однако всякое концессионное соглашение представляет собой не типовой договор, а сугубо индивидуальный контракт, соответствующий конкретному проекту. Для проектирования, строительства, управления, эксплуатации существуют различные варианты, касающиеся числа контрактов, характера оплаты, сроков, разделения рисков, инвестиционных обязательств и т.д. Таким образом, при реализации закона возникает ряд проблем, решить которые предстоит исполнительной власти. Так, нормативными правовыми актами Прави-

тельства РФ утверждаются типовые формы концессионных соглашений в отношении различных видов транспорта (см. постановление Правительства РФ от 5 декабря 2006 г. № 744 «Об утверждении типового концессионного соглашения в отношении объектов железнодорожного транспорта»).

Договор реализации инвестиционного проекта. Основопологающим договором, с которого начинается инвестиционный процесс, является договор на реализацию инвестиционного проекта. Согласно ст. 1 Федерального закона от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ под инвестиционным проектом понимается обоснование экономической целесообразности, объема и сроков осуществления капитальных вложений, в том числе необходимая проектная документация, разработанная в соответствии с законодательством РФ, а также описание практических действий по осуществлению инвестиций (бизнес-план). В структуре ОАО «РЖД» созданы и функционируют специальные службы, осуществляющие отбор инвестиционных проектов и обеспечивающие заключение и исполнение договоров на реализацию инвестиционного проекта.

Еще одной формой осуществления инвестиционной деятельности является **государственно-частное партнерство** (далее — ГЧП). Правовое регулирование данных отношений осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

ГЧП как форма привлечения инвестиций получила широкое распространение в правоприменительной практике субъектов РФ, которые отсутствие единого федерального нормативного правового акта компенсировали региональным законодательством.

ГЧП получило широкое распространение в транспортной системе России. В частности, это отношения связанные с созданием, развитием, модернизацией, реконструкцией и эксплуатацией объектов транспортной инфраструктуры (например, дорог, мостов, тоннелей, вокзалов, портов, аэропортов и пр.).

Развитие транспортной системы является объективным условием экономического развития любого государства. Соответственно, реализация и решение задач, закрепленных в Транспортной стратегии

Российской Федерации, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации и др., основывается на положениях инвестиционной политики государства и реализации инвестиционной деятельности, в соответствии с действующим инвестиционным законодательством, в целях обеспечения не только эффективного функционирования транспортной системы, в том числе и транспортной безопасности, но и национальной безопасности России, так как развитие транспортной системы обеспечивает условия для стабильного экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения.

Глава 6. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности на транспорте

Состояние защищенности необходимо для всех сфер деятельности государства, общества и отдельного человека. Поэтому правовой регламентации вопросов безопасности отводится особое место в системе российского законодательства, начиная с определения понятия безопасности, регламентации деятельности обязанных субъектов в данной области, наделения их соответствующей компетенцией, и заканчивая спецификой регламентации видов безопасности в отдельных областях жизнедеятельности человека и государства.

Безопасность (состояние защищенности) обеспечивается через деятельность участников системы обеспечения безопасности (деятельность по обеспечению безопасности).

Под **ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ** в Федеральном законе «О транспортной безопасности» понимается реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

6.1. Понятие и правовая природа отношений в области обеспечения безопасности на транспорте

Несмотря на принятие Федерального закона от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» легальное определение понятия безопасности в нем отсутствует. Однако оно имелось в утратившем силу Законе РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности», где под *безопасностью* понималось состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз.

Множественность интересов, подлежащих защите, а также негативных факторов (угроз) предопределило количественную составляющую понятия безопасность. Речь идет о видах безопасности. В ст. 1 Федерального закона «О безопасности» законодатель упоминает о следующих ее видах: безопасность государства, общественная безопасность, экологической безопасности, безопасности личности, иные виды безопасности, предусмотренные законодательством РФ. Таким образом, перечень их не является исчерпывающим.

В научной литературе выделяются другие виды безопасности: транспортная безопасность, безопасность медицинской деятельности, экономическая безопасность уголовно-исполнительной системы, безопасность в сфере электронной коммерческой деятельности, информационная безопасность, безопасность в сфере закупочной деятельности и пр.

Причем следует отметить специфическое наименование нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности на федеральном уровне, которые отражают бесспорную значимость регламентации указанных отношений в обществе: Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, Доктрина информационной безопасности Российской Федерации и пр. На локальном уровне: Стандарт ОАО «РЖД» «Система управления пожарной безопасностью в ОАО «РЖД». Основные положения».

По каждому виду безопасности имеется специальный федеральный закон, который создает предпосылки безопасного и стабильного функционирования участников регулируемых отношений:

— безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий¹;

— безопасность населения на транспорте — состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера².

Указанные виды безопасности являются составными частями системы обеспечения национальной безопасности страны.

Согласно Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте *основными угрозами безопасности населения на транспорте* являются: а) угрозы совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности; б) угрозы техногенного и природного характера. К основным способам противодействия угрозам являются:

— предупреждение актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности;

— пресечение актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности;

— предупреждение чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

— ликвидация чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

— разработка планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств (ст. 9 Федерального закона «О транспортной безопасности»). План обеспечения транспортной безопасности аэропорта (аэродрома) является программой авиационной безопасности соответствующего аэропорта (аэродрома), предусмотренной международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, и разрабатывается с учетом требований, установленных международными договорами РФ, иными нормативными правовыми актами РФ.

¹ Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

² Распоряжение Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте».

— ограничения к доступу на работы, непосредственно связанные с обеспечением безопасности, например транспортной. Так, указанные работы на вправе осуществлять лица, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления; состоящие на учете в медицинских организациях по поводу психического заболевания, алкоголизма или наркомании и пр. (ст. Федерального закона «О транспортной безопасности»);

— создание единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, которая является собственностью Российской Федерации. Указанная система, в частности, состоит из автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств.

Подзаконные нормативные акты в области безопасности, с одной стороны, детализуют положения федеральных законов и принимаются на их основе, с другой стороны, в ряде случаев — содержат фундаментальные концептуальные положения, например, в области функционирования транспортной системы государства, безопасности и пр. К числу таких нормативных актов, в частности, относятся:

— Доктрина информационной безопасности Российской Федерации, утв. Президентом РФ 9 сентября 2000 г. № Пр-1895;

— Указ Президента РФ от 31 декабря 2015 г. «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»;

— постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О Федеральной целевой программе “Развитие транспортной системы России (2010—2020 годы)”»;

— распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»;

— распоряжение Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте»;

— Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р;

— приказ Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года»;

— Указ Президента РФ от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации»;

— Указ Президента РФ от 19 мая 2012 г. № 635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства»;

— постановление Правительства РФ от 25 августа 1992 г. № 621 «Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации»;

— постановление Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций»;

— постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта»;

— постановление Правительства РФ от 21 мая 2007 г. № 304 «О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»;

— постановление Правительства РФ от 18 июля 2008 г. № 545 «Об утверждении Правил компенсации убытков, понесенных владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования и (или) перевозчиками в результате осуществления отдельных перевозок железнодорожным транспортом в случаях возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях»;

— постановление Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте»;

— постановление Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре»;

— решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств”» и др.

Таким образом, в России создана система законодательства, регулирующего общественные отношения в области обеспечения безопасности, представляющая собой совокупность нормативных право-

вых актов федерального, регионального и локального уровня, в том числе в области обеспечения безопасности на транспорте.

6.2. Организационные основы обеспечения безопасности на транспорте

Существенной гарантией выполнения требований в области безопасности является деятельность обязанных лиц.

Контроль (надзор) в области обеспечения безопасности на транспорте можно классифицировать по различным основаниям: в зависимости от вида подконтрольной (поднадзорной) деятельности, по основаниям проведения, формам, процедуре осуществления и пр.

Анализ транспортного законодательства позволяет сделать вывод о том, что функцию обеспечения безопасности на транспорте осуществляют:

а) федеральные органы исполнительной власти и их должностные лица. К ним, в частности, относятся:

— Ространснадзор и его территориальные органы в лице государственных транспортных инспекторов — должностных лиц¹. Федеральный государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности направлен на предупреждение, выявление и пресечение нарушений субъектами транспортной инфраструктуры, перевозчиками, застройщиками объектов транспортной инфраструктуры обязательных требований, установленных в соответствии с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ в области транспортной безопасности. Таким образом, объектом транспортного контроля (надзора), кроме общих вопросов функционирования транспорта, является безопасность на транспорте (транспортная, промышленная, экологическая, пожарная, антитеррористическая и пр.);

— федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта — Росжелдор. Росжелдор является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере железно-

¹ Постановление Правительства РФ от 4 октября 2013 г. № 880 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности».

дорожного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене;

— МВД России и его территориальные органы¹;

— Военная полиция, в задачи которой входит защита жизни и здоровья, прав и свобод военнослужащих, гражданского персонала, обеспечение воинской дисциплины, безопасности дорожного движения, а также охрана военных объектов. Военная полиция входит в состав Вооруженных Сил РФ и действует на основании Устава военной полиции;

б) субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчики, иные участники; лица, осуществляющие хозяйственную деятельность в сфере транспорта. Так, обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено законодательством (ч. 1 ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

Владельцы инфраструктур, перевозчики, грузоотправители (отправители) и другие участники перевозочного процесса обеспечивают безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда; безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа; безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта; экологическую безопасность (ч. 2 ст. 20 Закона).

Владельцы линий связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводов и других пересекающих железнодорожные пути общего пользования или находящихся в непосредственной близости от них сооружений несут ответственность за обеспечение безопасности их функционирования и соблюдение установленных норм строительства и эксплуатации указанных сооружений. Владелец указанных сооружений обязан своевременно информировать соответствующих владельцев инфраструктур о возникновении аварийных ситуаций, которые могут повлиять на работу организаций железнодорожного транспорта, и о принимаемых мерах.

Грузоотправители и грузополучатели при перевозках, погрузке и выгрузке опасных и специальных грузов должны обеспечивать без-

¹ Положение о федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения, утверждено постановлением Правительства РФ от 19 августа 2013 г. № 716.

опасность таких перевозок, погрузки и выгрузки, а также иметь соответствующие средства и мобильные подразделения, необходимые для ликвидации аварийных ситуаций и их последствий.

Владелец инфраструктуры и перевозчик обязаны в пределах технических и технологических возможностей имеющихся у них восстановительных и противопожарных средств принимать участие в ликвидации последствий транспортных происшествий (ч. 23 ст. 21 Закона);

в) должностные лица, в чью служебную (трудовую) обязанность входит обеспечение функции по обеспечению транспортной безопасности.

Согласно ст. 79 КТМ РФ государственный портовый контроль за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, и ведение централизованного учета такого контроля осуществляются капитаном морского порта в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, в том числе документов, удостоверяющих наличие предусмотренного международными договорами РФ, законодательством РФ страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб. Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан.

Государственный портовый контроль за судами и иными плавучими объектами на внутренних водных путях осуществляется должностными лицами инспекций государственного портового контроля, входящих в состав администраций бассейнов внутренних водных путей.

Капитан бассейна внутренних водных путей является должностным лицом, возглавляет инспекцию государственного портового контроля, входящую в состав администрации бассейна внутренних водных путей, непосредственно подчиняется федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в

сфере внутреннего водного транспорта, и действует на основании положения о капитане бассейна внутренних водных путей, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, в порядке, установленном Правительством РФ. Квалификационные и иные требования к капитану бассейна внутренних водных путей устанавливаются положением о капитане бассейна внутренних водных путей (ст. 38.1 КТМ РФ).

На персонал (экипаж) транспортных средств возлагается обязанность по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей персонала, связанных с обеспечением безопасности перевозки (ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

На водителя троллейбуса на основании должностной инструкции возлагаются обязанности по управлению троллейбусами, эксплуатируемыми в данном хозяйстве, с соблюдением расписания и правил безопасности движения в парке и на линии; выполнение подготовительных работ перед выездом на линию и после возвращения в парк; определение и устранение возникших во время работы на линии простейших неисправностей; контроль за соблюдением правил посадки и высадки пассажиров, погрузкой и выгрузкой грузов; оформление и подача заявок на устранение неисправностей; прохождение в установленном порядке медицинских осмотров с целью выявления заболеваний, несовместимых с выполнением обязанностей водителя троллейбуса и др.

Дорожный диспетчер железнодорожного транспорта должен знать в том числе: правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозках по железным дорогам Российской Федерации; инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки; инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ; правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте; основы трудового законодательства; правила внутреннего трудового распорядка; правила и нормы охраны труда.

В должностные обязанности дорожного диспетчера железнодорожного транспорта входят:

— руководство движением поездов на обслуживаемом диспетчерском участке железной дороги, работой единой смены станций диспетчерского участка, обеспечение выполнения графика и безопасность движения поездов, эффективное использование локомотивов и вагонов, провозной и пропускной способности участка;

— контроль режима работы локомотивных бригад;

— оперативные меры по соблюдению режима труда и отдыха локомотивных бригад, в том числе в пригородном сообщении, в случаях затруднений в пропуске поездов, вызванных нарушениями безопасности движения и нормальной работы устройств, и других нештатных ситуациях;

— контроль за обеспечением безопасности движения поездов на обслуживаемом диспетчерском участке;

— регистрация в журнале диспетчерских распоряжений сообщения, полученных от машинистов локомотивов и работников технических служб, о возникших неисправностях, угрожающих безопасности движения, а также информацию об их устранении;

г) работодатели. Согласно ст. 212 ТК РФ к обязанностям работодателя по обеспечению безопасных условий и охраны труда относится обеспечение:

— безопасности работников при эксплуатации зданий, сооружений, оборудования, осуществлении технологических процессов, а также применяемых в производстве инструментов, сырья и материалов;

— применения прошедших обязательную сертификацию или декларирование соответствия в установленном законодательством РФ о техническом регулировании порядке средств индивидуальной и коллективной защиты работников;

— соответствующих требованиям охраны труда условий труда на каждом рабочем месте;

— приобретения и выдачи за счет собственных средств специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты, смывающих и обезвреживающих средств;

— обучения безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи пострадавшим на производстве, проведения инструктажа по охране труда, стажировки на рабочем месте и проверки знания требований охраны труда;

— недопущения к работе лиц, не прошедших в установленном порядке обучение и инструктаж по охране труда, стажировку и проверку знаний требований охраны труда;

— организации контроля за состоянием условий труда на рабочих местах, а также за правильностью применения работниками средств индивидуальной и коллективной защиты и пр.

На транспорте также осуществляется *общественный контроль*.

Положения об общественном контроле содержатся и в подзаконных нормативных и локальных актах, действующих в сфере транспорта, в том числе на железнодорожном транспорте.

В порту должен быть организован общественный контроль в лице общественного уполномоченного по охране труда, выбранного от профсоюза или трудового коллектива, предусматривающий регистрацию выявленных недостатков и мероприятия по их устранению для создания безопасных и здоровых условий труда, улучшения организации профилактической работы и оперативного контроля за выполнением всеми работающими правил и норм безопасности труда и производственной санитарии¹.

6.3. Меры защиты и меры юридической ответственности в области обеспечения безопасности на транспорте

Российским законодательством предусмотрена система мер, направленных на защиту частных и публичных интересов в случае совершения правонарушений в области обеспечения транспортной безопасности. За нарушение требований по безопасности возможно привлечение как к публичной (уголовной, административной, экологической и пр.), так и частноправовой (гражданско-правовой, дисциплинарной, материальной) ответственности.

Меры защиты и меры ответственности, применяемые за нарушение требований безопасности, содержатся в санкциях норм федерального законодательства.

Реализация мер защиты и мер ответственности осуществляется в рамках охранительных правоотношений, возникающих вследствие

¹ См. п. 13.2 ПОТ РО-00030171-99. Правила по охране труда при выполнении перегрузочных работ в речных портах», утвержденные Минтрансом России 30 декабря 1999 г.

совершения правонарушения, например, в области обеспечения безопасности.

Меры защиты, применяемые в качестве санкций за совершение правонарушений в области обеспечения транспортной безопасности, предусмотрены различными по своей юридической силе и предмету регулирования нормативными правовыми актами.

К мерам защиты, в частности, относятся:

— расторжение договора перевозки в одностороннем порядке за отказ пассажира от досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности (п. 12 ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности»);

— прекращения действия права на управление транспортными средствами и др.

Под *юридической ответственностью* понимается обязанность виновного лица претерпеть неблагоприятные меры имущественного и (или) личного характера в связи с совершением им правонарушения. При юридической ответственности правонарушитель «держит ответ» — претерпевает меры государственного принуждения за свою вину и поэтому несет известные лишения, урон¹. Именно возложением дополнительных неблагоприятных обременений имущественного и (или) личного характера меры юридической ответственности отличаются от мер защиты.

Применение последних имеет целью лишь восстановление нарушенного правопорядка, например, признание сделки недействительной, признание акта государственного органа или органа местного самоуправления недействительным и др.

Основанием юридической ответственности является наличие в совершенном правонарушении признаков состава правонарушения, характеризующих субъекта правонарушения, объект посягательства, объективную и субъективную сторону деяния.

По общему правилу, сформулированному в ст. 1064 ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Законом обязанность возмещения вреда может быть возложена на лицо, не являющееся причинителем вреда.

¹ Алексеев С. С. Право: азбука — теория — философия. Опыт комплексного исследования. М. : Статут, 1999. С. 74.

Видами деликтной ответственности в области безопасности являются:

а) ответственность юридического лица или гражданина (работодателя) за вред, причиненный его работником (ст. 1068 ГК РФ). В этом случае юридическое лицо либо гражданин возмещает третьим лицам вред, причиненный его работником при исполнении трудовых (служебных, должностных) обязанностей, нарушившим требования в области обеспечения безопасности;

б) ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (ст. 1079 ГК РФ). Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Под владельцем источника повышенной опасности следует понимать юридическое лицо или гражданина, которые используют его в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности (п. 19 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»).

По смыслу ст. 1079 ГК РФ *источником повышенной опасности* следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и других объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами. Учитывая, что названная норма не содержит исчерпывающего перечня источников повышенной опасности, суд, принимая во внимание особые свойства предметов, веществ или иных объектов, используемых в процессе деятельности, вправе признать источником повышенной опасности также иную деятельность, не указанную в перечне.

Основанием для освобождения от указанной обязанности являются: а) действие обстоятельств непреодолимой силы; б) умысел потерпевшего; в) выбытие источника повышенной опасности из обладания собственника (владельца) в результате противоправных действий других лиц. Обязанность переходит к лицу, противоправно завладевшему таким источником, либо указывает на совместную ответственность законного и незаконного владельца при наличии вины первого.

Обязанность возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности, может быть возложена не только на его собственника, но и иного законного владельца. Вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях.

Договорная ответственность — это ответственность сторон гражданско-правового договора за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательств. Договорная ответственность на железнодорожном транспорте может выражаться в форме штрафа. Так, за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика (ст. 98 УЖТ РФ).

Штраф за отправление запрещенных для перевозки железнодорожным транспортом грузов подлежит взысканию за сам факт такого отправления. Данный штраф подлежит взысканию, если это нарушение обнаружено перевозчиком после заключения договора перевозки груза.

Штраф определяется исходя из размера платы за перевозку фактически перевозимого груза (в частности, веса или наименования груза). При этом сумма штрафа рассчитывается исходя из размера платы за перевозку груза за все тарифное расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения (п. 28

постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”»).

Общие положения об *ответственности работников* содержится в заключительных разделах ряда федеральных законов, регулирующих вопросы безопасности. Так, ст. 31 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» устанавливает, что нарушение законодательства РФ о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке дисциплинарную, административную, уголовную и иную ответственность.

Примерами *административной ответственности* за нарушение требований в области обеспечения безопасности на транспорте являются, в частности, составы, предусмотренные в ст. 11.15.1 «Нарушение требований в области транспортной безопасности», ст. 11.15.2 «Нарушение установленных в области обеспечения транспортной безопасности порядков и правил», ст. 11.16 «Нарушение требований пожарной безопасности на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте», ст. 11.17 «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте».

Так, за посадку или высадку граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах, а равно за самовольную без надобности остановку поезда либо самовольный проезд в грузовом поезде наказывается административный штраф.

За нарушение правил фотографирования, видео- и киносъемки либо пользования средствами радиосвязи с борта воздушного судна применяется предупреждение или наложение административного штрафа.

Отметим, что ответственность за нарушение требований безопасности может возлагаться как на работников (должностных лиц), ответственных за ее обеспечение, так и на третьих лиц (например, пассажиров), которые, совершая противоправные действия, посягают на безопасность (транспортную, экологическую и пр.). Так, согласно ст. 11.15.1 КоАП РФ субъектом ответственности за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совер-

шенные по неосторожности, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния, являются граждане, индивидуальные предприниматели, должностные и юридические лица.

За повреждение железнодорожных путей, сооружений и устройств сигнализации или связи либо другого транспортного обслуживания, сбрасывание на железнодорожные пути или оставление на них предметов, которые могут вызвать нарушение движения поездов, к административной ответственности по ст. 11.1 КоАП РФ могут быть привлечены граждане и должностные лица.

Уголовная ответственность наступает за совершение преступлений. Основанием уголовной ответственности является наличие в совершенном общественно опасном деянии признаков состава преступления, предусмотренного УК РФ. В частности, составы уголовных преступлений в области обеспечения безопасности сформулированы в гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

В частности, уголовная ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1) устанавливается за неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба.

Субъектом преступления может быть только физическое лицо, достигшее возраста привлечения к уголовной ответственности. В некоторых составах преступлений предусмотрен специальный субъект. Специальным субъектом преступления называется лицо, обладающее наряду с общими признаками субъекта (достижение возраста уголовной ответственности и вменяемость) также дополнительными признаками, обязательными для данного состава преступления¹.

¹ Уголовное право Российской Федерации. Общая часть : учебник для вузов / Н. Н. Белокобыльский [и др.] ; под ред. В. С. Комиссарова, Н. Е. Крыловой, И. М. Тяжковой. М. : Статут, 2012.

Глава 7. Правовое регулирование трудовых отношений в транспортном комплексе

В сфере транспортной деятельности, как в любой другой сфере общественных отношений, взаимодействует большое количество хозяйствующих субъектов — перевозчиков, владельцев транспортной инфраструктуры, строительных, проектных организаций, ремонтных комплексов и многих других.

Как правило, при изучении особенностей функционирования каждого из названных субъектов, мы уделяем значительное место рассмотрению административно-правовых, гражданско-правовых, финансово-правовых инструментов, регулирующих их деятельность. Но необходимо помнить и о том, что смысловое наполнение, основу транспортных организаций составляют их работники.

Соответственно, во многом качественное функционирование транспортного комплекса обеспечивается институтами трудового права.

7.1. Источники правового регулирования трудовых отношений на транспорте

Трудовое отношение характеризуется как ядро предмета трудового права, и это действительно так. Две ключевые фигуры — работник и работодатель вступают в трудовое отношение по поводу личного выполнения работником за плату своей трудовой функции, т.е. работы по определенной должности, специальности или квалификации. При этом работник берет на себя обязательство подчиняться правилам внутреннего трудового распорядка, т.е. определенному внутреннему регламенту организации, а работодатель обязуется обеспечить работнику надлежащие условия труда.

Нормы трудового права закреплены в источниках трудового права, т.е. нормативных правовых актах, направленных на регулирование трудовых и иных, непосредственно связанных с ними отношений.

Особое место в системе источников трудового права занимает *Конституция РФ*, являющаяся основой для развития всего законодательства РФ, в том числе и трудового. Конституция РФ устанавливает ряд положений, получивших свое закрепление в качестве принципов

трудового права, таких как свобода труда (ч. 1 ст. 37); запрет принудительного труда (ч. 2 ст. 37); право на труд в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены (ч. 3 ст. 37); право на вознаграждение за труд без какой бы то ни было дискриминации и не ниже минимального размера оплаты труда (ч. 3 ст. 37); право на забастовку (ч. 4 ст. 37); право на отдых (ч. 5 ст. 37); право на защиту от безработицы (ч. 3 ст. 37).

В качестве основных источников российского трудового права можно также указать ратифицированные Российской Федерацией международные акты, регулирующие отношения в сфере труда, в их числе ведущее место занимают *конвенции Международной организации труда* (МОТ). В настоящее время в России действуют, в частности, Конвенция № 29 МОТ «О принудительном и обязательном труде» 1930 г., Конвенция № 47 «О сокращении рабочего времени до сорока часов в неделю» 1935 г., Конвенция № 52 «О ежегодных оплачиваемых отпусках» 1936 г., Конвенция № 95 «Об охране заработной платы» 1949 г., Конвенция № 156 «О равном обращении и равных возможностях для трудящихся мужчин и женщин: трудящиеся с семейными обязанностями» 1981 г. и другие.

Среди *федеральных законов*, содержащих нормы трудового права, важное место занимает ТК РФ, который содержит нормы различных институтов трудового права, закрепляя общие положения трудового права, в частности цели, принципы и задачи трудового законодательства, регулируя порядок заключения, изменения и прекращения трудового договора, устанавливая и определяя рабочее время и время отдыха, правовое регулирование заработной платы, дисциплины труда, трудовые отношения и отношения, с ними связанные.

Кроме этого, к источникам трудового права относятся *подзаконные правовые акты* — указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, правила, инструкции, приказы, положения министерств и федеральных служб, часто имеющих межотраслевое (как, например, правила по технике безопасности) или отраслевое значение.

В качестве нормативных правовых актов, регулирующих трудовые отношения работников транспортного комплекса, можно выделить следующие: сохраняющие свое действие приказы МПС России от 28 октября 1999 г. № 39Ц «О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельства помощника машиниста локомотива, моторвагон-

ного и специального самоходного подвижного состава на железных дорогах Российской Федерации», от 29 марта 1999 г. № 6Ц «Об утверждении положения о порядке обязательных предварительных, при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров на федеральном железнодорожном транспорте»; Положение об оплате труда работников филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденное решением правления ОАО «РЖД» от 15 апреля 2004 г. № ФА-4049; распоряжение ОАО «РЖД» от 3 февраля 2014 г. № 243р «Об утверждении Инструкции по охране труда водителя автомобиля, предназначенного для перевозки бригад по обслуживанию и ремонту объектов инфраструктуры»; Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15, Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха специалистов по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации, утвержденное приказом Минтранса России от 7 июля 2011 г. № 181; Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников, осуществляющих управление воздушным движением гражданской авиации Российской Федерации, утвержденное приказом Минтранса России от 30 января 2004 г. № 10, Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15; Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса, утвержденное приказом Минтранса России от 18 октября 2005 г. № 127; Порядок проведения обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров на железнодорожном транспорте общего пользования, утвержденный приказом Минтранса России от 16 июля 2010 г. № 154, и другие.

Помимо этого, к источникам трудового права можно отнести *локальные нормативные акты*, т.е. акты, разработанные на основании рекомендательных централизованных актов и принятые работодателем с учетом мнения профсоюзной организации. К локальным источникам, в частности, относятся правила внутреннего трудового распорядка, премиальные положения, в том числе о выплате вознаграждений по итогам года, соглашения по вопросам охраны труда, нормативная часть коллективных договоров.

7.2. Правовые запреты и ограничения для некоторых категорий работников на выполнение отдельных видов работ на транспорте

Известно, что одним из принципов трудового права является принцип запрета дискриминации в сфере труда.

В соответствии со ст. 3 ТК РФ каждый имеет равные возможности для реализации своих трудовых прав. Никто не может быть ограничен в трудовых правах и свободах или получать какие-либо преимущества независимо от пола, расы, цвета кожи, национальности, языка, происхождения, имущественного, семейного, социального и должностного положения, возраста, места жительства, отношения к религии, политических убеждений, принадлежности или непринадлежности к общественным объединениям, а также от других обстоятельств, не связанных с деловыми качествами работника.

Постановлением Правительства РФ от 25 февраля 2000 г. № 162 утвержден Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается *применение труда женщин*.

В соответствии с указанным Перечнем на *железнодорожном транспорте и метрополитене* запрещается применение труда женщин, в частности, при выполнении работ по следующим профессиям и отдельным категориям рабочих: аккумуляторщик, занятый ремонтом свинцовых аккумуляторов; водитель дрезины и его помощник, работающие на железнодорожных линиях высокой колеи; кондуктор грузовых поездов; кочегар паровозов в депо; машинист паровоза и его помощник; машинист дизельпоезда и его помощник; машинист тепловоза и его помощник; машинист электровоза и его помощник; машинист электропоезда и его помощник; монтер пути (при превышении установленных норм предельно допустимых нагрузок для женщин при подъеме и перемещении тяжестей вручную)¹; носильщик, занятый перемещением багажа и ручной клади; осмотрщик-

¹ Приложением к постановлению Совета Министров — Правительства РФ от 6 февраля 1993 г. № 105 утверждены Нормы предельно допустимых нагрузок для женщин при подъеме и перемещении тяжестей вручную. В частности, подъем и перемещение тяжестей при чередовании с другой работой (до двух раз в час) ограничивается 10 кг, подъем и перемещение тяжестей постоянно в течение рабочей смены — 7 кг груза.

ремонтник вагонов; проводник по сопровождению грузов и спецвагонов, занятый сопровождением грузов на открытом подвижном составе; составитель поездов, помощник составителя поездов и другие.

Деятельность на автомобильном транспорте не допускает возможности привлечения женщин в качестве водителя автомобиля, работающего на автобусе с количеством мест свыше 14 (кроме занятого на внутризаводских, внутригородских, пригородных перевозках и перевозках в сельской местности в пределах одной дневной смены, при условии непривлечения к техническому обслуживанию и выполнению ремонта автобуса); водителя автомобиля, работающего на автомобиле грузоподъемностью свыше 2,5 т (кроме занятого на внутризаводских, внутригородских, пригородных перевозках и перевозках в сельской местности в пределах одной дневной смены, при условии непривлечения к техническому обслуживанию и выполнению ремонта грузового автомобиля); слесаря по ремонту автомобилей, выполняющего ручную мойку деталей двигателя автомобиля, работающего на этилированном бензине и др.

На морском транспорте женщинам запрещены работы, выполняемые по следующим профессиям и должностям: боцман береговой, матрос береговой, старший матрос береговой (за исключением работающих на пассажирских причалах местных и пригородных линий); кочегар судна и котельный машинист, занятые обслуживанием котлов на судах и грузоподъемных кранах, независимо от вида сжигаемого в котлах топлива; палубная команда (боцман, шкипер, помощник шкипера и матросы всех наименований) судов всех видов флота и другие.

Речной транспорт не предполагает применения женского труда по профессиям и должностям матросов всех наименований пассажирских и грузопассажирских судов (за исключением судов на подводных крыльях и глиссирующих, а также судов, работающих на внутригородских и пригородных линиях), земснарядов, землесосов и судов смешанного «река—море» плавания; машиниста крана (крановщика), занятого на плавучем кране; машинной команды судов всех видов флота и др.

Гражданская авиация также устанавливает запреты для привлечения женщин к отдельным видам работ, выполняемым по следующим профессиям и должностям: авиационный механик (техник) по

планеру и двигателям, авиационный механик (техник) по приборам и электрооборудованию, авиационный механик (техник) по радиооборудованию, авиационный техник (механик) по парашютным и аварийно-спасательным средствам, авиационный техник по горюче-смазочным материалам, инженер, занятый непосредственно на техническом обслуживании самолетов (вертолетов) и другие.

Кроме этого, постановлением Правительства РФ от 25 февраля 2000 г. № 163 утвержден также Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается *применение труда лиц моложе 18 лет*. Также как и Перечень, рассматриваемый выше,

В области железнодорожного транспорта и метрополитена к таким работам, в частности, относятся: работы по реостатным испытаниям тепловозов; работы, выполняемые рабочими, занятыми на очистке вагозамедлителей и сортировочных горок; работы, выполняемые рабочими, занятыми на ремонте и обслуживании горячего оборудования в машинном отделении тепловозов и дизельном отделении моторных вагонов и дизель-поездов; работы, выполняемые электромехаником и электромонтером, занятыми на ремонте и обслуживании аппаратуры, устройств связи, обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации, блокировки; работы, выполняемые электромехаником и электромонтером, занятыми на ремонте и обслуживании контактной сети, тяговых и трансформаторных подстанций и высоковольтных линий под напряжением на высоте; работы, выполняемые по профессиям: бригадир (освобожденный) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений; бригадир (освобожденный) предприятий железнодорожного транспорта и метрополитенов; водитель дрезины; дежурный по железнодорожной станции, дежурный по отделению железной дороги, дежурный по парку, дежурный по переезду, дежурный по разъезду, дежурный по сортировочной горке, дежурный по станции метрополитена, дежурный станционного поста централизации, дежурный стрелочного поста; диспетчер вагонного депо, диспетчер дорожный, диспетчер локомотивный дорожный, диспетчер по регулированию вагонного парка, поездной диспетчер, станционный диспетчер, энергодиспетчер; кочегар паровозов в депо; мастер дорожный, мастер мостовой, мастер, занятый на безотцепочном ремонте

вагонов, мастер тоннельный, мастер пункта технического обслуживания вагонов, мастер дистанции энергоснабжения; машинист автомотрисы, машинист дизель-поезда, машинист железнодорожно-строительных машин, машинист мотовоза, машинист паровоза, машинист поворотной и подъемной машин моста, машинист тепловоза, машинист электровоза, машинист электропоезда; машинист эскалатора; механик-бригадир пассажирского поезда; мойщик-уборщик подвижного состава; обходчик пути и искусственных сооружений; оператор дефектоскопной тележки, оператор по путевым измерениям, оператор поста централизации, оператор при дежурном по станции, оператор при маневровом диспетчере железнодорожной станции; пломбирщик вагонов и контейнеров, занятый на работах по наливу и сливу сернистой нефти; поездной электромеханик; прессовщик колесных пар; слесарь по ремонту подвижного состава, занятый на ремонте и заправке клапанов сливных приборов цистерн, на обслуживании ходовой части локомотивов, дизель-поездов и электропоездов на техническом обслуживании, и работы по некоторым другим профессиям.

7.3. Трудовые отношения работников транспорта. Трудовой договор

Трудовые отношения, в соответствии со ст. 15 ТК РФ, представляют собой отношения, основанные на соглашении между работником и работодателем о личном выполнении работником за плату своей трудовой функции (работы по определенной специальности, квалификации или должности), подчинении работника правилам внутреннего трудового распорядка при обеспечении работодателем условий труда, предусмотренных трудовым законодательством, коллективным договором, соглашениями, трудовым договором.

Условия труда в сфере деятельности транспорта традиционно относятся к тяжелым, вредным и опасным, а также к особо тяжелым, особо вредным и особо опасным. Данные обстоятельства являются предпосылкой для увеличения возраста, с которого лицо приобретает возможность заключать трудовой договор в качестве работника транспорта, — возрастной ценз в данном случае составляет от 18 лет, но на некоторых видах транспорта может быть повышен еще больше.

Так, например, водителями автомобилей, предназначенных для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест, могут работать граждане, достигшие 20-летнего возраста. Аналогичный возрастной ценз установлен для водителей трамваев и троллейбусов.

Главным и единственным основанием возникновения трудового отношения также является определенный юридический факт, выражающийся в действии. Данным действием является заключение трудового договора — соглашения между работником и работодателем, определяющее правовое положение участников трудового отношения на данном предприятии, учреждении, организации.

В соответствии со ст. 56 ТК РФ, *трудовой договор* представляет собой соглашение между работодателем и работником, в соответствии с которым работодатель обязуется предоставить работнику работу по обусловленной трудовой функции, обеспечить условия труда, предусмотренные ТК РФ, законами и иными нормативными правовыми актами, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, своевременно и в полном размере выплачивать работнику заработную плату, а работник обязуется лично выполнять определенную этим соглашением трудовую функцию, соблюдать действующие в организации правила внутреннего трудового распорядка.

В сфере железнодорожного транспорта действует Типовой трудовой договор с работником филиала, иного структурного подразделения открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 7 октября 2014 г. № 2362р. Указанный документ определяет права и обязанности работника структурного подразделения ОАО «РЖД» и работодателя, а также содержит положения относительно рабочего времени, времени отдыха и оплаты труда работников. В основном нормы о правах и обязанностях участников трудового отношения на железнодорожном транспорте совпадают с содержанием ст. 21 и 22 ТК РФ, определяющих права и обязанности работников и работодателей в целом.

Согласно п. 2, 3 названного Типового трудового договора, *работник* филиала, иного структурного подразделения ОАО «РЖД» имеет право:

— на изменение и расторжение трудового договора в порядке и на условиях, которые установлены ТК РФ, иными федеральными законами и трудовым договором;

— предоставление ему работы, обусловленной трудовым договором;

— рабочее место, соответствующее государственным нормативным требованиям охраны труда и условиям, предусмотренным коллективным договором;

— своевременную и в полном объеме выплату заработной платы в соответствии со своей квалификацией, сложностью труда, количеством и качеством выполненной работы;

— отдых, обеспечиваемый установлением нормальной продолжительности рабочего времени, сокращенного рабочего времени для отдельных профессий и категорий работников, предоставлением еженедельных выходных дней, нерабочих праздничных дней, оплачиваемых ежегодных отпусков;

— полную достоверную информацию об условиях труда и требованиях охраны труда на рабочем месте;

— подготовку и дополнительное профессиональное образование в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами и нормативными документами ОАО «РЖД»;

— объединение, включая право на создание профессиональных союзов и вступление в них для защиты своих трудовых прав, свобод и законных интересов;

— участие в управлении ОАО «РЖД» в предусмотренных ТК РФ, иными федеральными законами и коллективным договором формах;

— ведение коллективных переговоров и заключение коллективных договоров и соглашений через своих представителей, а также на информацию о выполнении коллективного договора, соглашений;

— защиту своих трудовых прав, свобод и законных интересов всеми не запрещенными законом способами;

— разрешение индивидуальных и коллективных трудовых споров в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами;

— возмещение вреда, причиненного работнику в связи с исполнением трудовых обязанностей, и компенсацию морального вреда в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами;

— обязательное социальное страхование в случаях, предусмотренных федеральными законами;

— дополнительное медицинское страхование;

— негосударственное пенсионное обеспечение на условиях и в порядке, предусмотренном Положением о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД».

Работник также имеет иные права, предусмотренные ТК РФ, иными федеральными законами, коллективным договором, соглашениями и трудовым договором.

В свою очередь, *работник обязан*:

— добросовестно исполнять свои трудовые обязанности, возложенные на него трудовым договором, должностной инструкцией (инструкционной карточкой), не допускать действий, препятствующих другим работникам исполнять свои трудовые обязанности;

— исполнять нормативные документы ОАО «РЖД», распоряжения, а также поручения вышестоящих и непосредственных руководителей, отданные в пределах их должностных полномочий; правила внутреннего трудового распорядка, условия заключенного коллективного договора;

— соблюдать трудовую дисциплину;

— выполнять установленные нормы труда;

— соблюдать требования по охране труда и обеспечению безопасности труда;

— бережно относиться к имуществу работодателя (в том числе к имуществу третьих лиц, находящемуся у работодателя, если работодатель несет ответственность за сохранность этого имущества) и других работников;

— незамедлительно сообщить работодателю либо непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя (в том числе имущества третьих лиц, находящегося у работодателя, если работодатель несет ответственность за сохранность этого имущества);

— не разглашать сведения, составляющие государственную, служебную или коммерческую тайну, ставшие известными ему в связи с исполнением своих должностных обязанностей, если работник допущен в установленном порядке к работе со сведениями, составля-

ющими государственную и иную охраняемую федеральным законом тайну.

Работник выполняет иные обязанности, предусмотренные ТК РФ, иными федеральными законами, соглашениями, трудовым договором, а также нормативными документами ОАО «РЖД».

Работодатель имеет право:

— заключать, изменять и расторгать трудовой договор с работником в порядке и на условиях, установленных ТК РФ, иными федеральными законами;

— вести коллективные переговоры и заключать коллективные договоры;

— поощрять работника за добросовестный эффективный труд;

— требовать от работника исполнения им трудовых обязанностей и бережного отношения к имуществу работодателя (в том числе к имуществу третьих лиц, находящемуся у работодателя, если работодатель несет ответственность за сохранность этого имущества) и других работников, соблюдения правил внутреннего трудового распорядка, иных нормативных и распорядительных документов работодателя;

— привлекать работника к дисциплинарной и материальной ответственности в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами;

— принимать локальные нормативные акты;

— создавать объединения работодателей в целях представительства и защиты своих интересов и вступать в них;

— создавать производственный совет;

— реализовывать права, предоставленные ему законодательством о специальной оценке условий труда;

— привлекать при необходимости работника к выполнению должностных обязанностей за пределами нормальной продолжительности рабочего времени в соответствии с трудовым законодательством РФ.

Работодатель осуществляет иные права и функции, предусмотренные трудовым законодательством РФ и нормативными документами ОАО «РЖД».

Работодатель обязан:

— соблюдать трудовое законодательство РФ и иные нормативные правовые акты, содержащие нормы трудового права, локальные

нормативные акты, условия коллективного договора, соглашений и трудового договора;

— предоставлять работнику работу, обусловленную трудовым договором;

— обеспечивать безопасность и условия труда, соответствующие государственным нормативным требованиям охраны труда;

— обеспечивать работника оборудованием, инструментами, технической документацией и иными средствами, необходимыми для исполнения им трудовых обязанностей;

— выплачивать в полном размере причитающуюся работнику заработную плату в сроки, установленные ТК РФ, коллективным договором, правилами внутреннего трудового распорядка;

— вести коллективные переговоры, а также заключать коллективный договор в порядке, установленном ТК РФ;

— предоставлять представителям работников полную и достоверную информацию, необходимую для заключения коллективного договора, соглашения и контроля за их выполнением;

— знакомить работника под расписку с принимаемыми локальными нормативными актами, непосредственно связанными с его трудовой деятельностью;

— своевременно выполнять предписания федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на проведение государственного надзора и контроля за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, других федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих функции по контролю и надзору в установленной сфере деятельности, уплачивать штрафы, наложенные за нарушения трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права;

— рассматривать представления соответствующих профсоюзных органов, иных избранных работниками представителей о выявленных нарушениях трудового законодательства и иных актов, содержащих нормы трудового права, принимать меры по устранению выявленных нарушений и сообщать о принятых мерах указанным органам и представителям;

— создавать условия, обеспечивающие участие работника в управлении ОАО «РЖД» в предусмотренных ТК РФ, иными федеральными законами и коллективным договором формах;

— осуществлять обязательное социальное страхование работника в порядке, установленном федеральными законами, предоставлять социальные гарантии и льготы в соответствии с законодательством РФ, коллективным договором;

— возмещать вред, причиненный работнику в связи с исполнением им трудовых обязанностей, а также компенсировать моральный вред в порядке и на условиях, которые установлены ТК РФ, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ;

— исполнять иные обязанности, предусмотренные трудовым законодательством, в том числе законодательством о специальной оценке условий труда, и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами и трудовым договором.

Статья 65 ТК РФ устанавливает *перечень документов, представляемых работодателю при заключении трудового договора*. В их числе:

— паспорт или иной документ, удостоверяющий личность;

— трудовая книжка, за исключением случаев, когда трудовой договор заключается впервые или работник поступает на работу на условиях совместительства;

— страховое свидетельство обязательного пенсионного страхования;

— документы воинского учета — для военнообязанных и лиц, подлежащих призыву на военную службу;

— документ об образовании и (или) о квалификации или наличии специальных знаний — при поступлении на работу, требующую специальных знаний или специальной подготовки.

В отдельных случаях с учетом специфики трудовых обязанностей работника, ТК РФ, иными федеральными законами, указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ может предусматриваться необходимость предъявления при заключении трудового договора *дополнительных документов*. Указанное требование особенно актуально для работников транспортного комплекса, в процессе трудовых отношений взаимодействующих с транспортными средствами, являющимися источником повышенной опасности.

Так, на внутреннем водном транспорте к назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные Положением о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания, утвержденным постановлением Правительства РФ от 31 мая 2005 г. № 349.

Согласно ст. 54 КТМ РФ к занятию должностей членов экипажа морского судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов¹.

Следует отметить, что для получения первичного квалификационного документа кандидат на соответствующую должность в экипаже морского судна должен представить обширный перечень документов.

Например, кандидат на получение диплома капитана морского судна обязан представить документ, удостоверяющий личность (оригинал и копию), документ, выданный в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты², подтверждающий годность для работы на судах по состоянию здоровья (оригинал и копию), а также предъявить следующие документы: заявление на имя капитана морского порта, документ о получении высшего образования в области судовождения в морской образовательной организации по программе, соответствующей требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты и Положения о дипломировании членов экипажа морских судов. Указанная образовательная программа должна быть согласована Росморречфлотом; диплом старшего помощника капитана; диплом оператора Глобально-морской системы связи при бедствии; справки о плавании на судах валовой вместимостью 500 и более в должности старшего помощника капитана не менее 18 месяцев, в том числе не менее 12 месяцев за предшествующие пять лет и другие.

Таким образом, порядок получения диплома капитана морского судна устанавливает жесткие требования к кандидатам и предполага-

¹ Положение о дипломировании членов экипажа морских судов утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2012 г. № 62.

² Правило 1/9 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.

ет наличие знаний, умений и навыков практических из всех областей деятельности на морском судне.

На железнодорожном транспорте кандидаты на должность машинистов локомотивов и моторвагонного подвижного состава обязаны представить свидетельства на право управления соответствующим транспортным средством, которое выдается по прохождению специальных квалификационных экзаменов. Положение о порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивного и моторвагонного состава утвержден приказом МПС России от 11 ноября 1997 г. № 23Ц. В соответствии с указанным Положением к теоретическим испытаниям на право управления локомотивом и моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования допускаются лица не моложе 18 лет при наличии у них:

- квалификации слесаря по ремонту локомотива, моторвагонного подвижного состава не ниже 3-го разряда;
- стажа работы в качестве действующего помощника машиниста локомотива (от шести месяцев до двух лет);
- свидетельства о присвоении профессии машиниста локомотива установленного образца, которое выдается по окончании специализированного учебного заведения.

К теоретическим испытаниям для получения свидетельства о праве управления локомотивом или моторвагонным подвижным составом допускаются лица, обладающие знанием:

1) требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286), Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (утверждена МПС России от 26 мая 2000 г. № ЦРБ-757) и Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (приложение № 8 к приказу Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286);

2) устройства, работы, управления локомотивом, а также установленного порядка содержания и ухода за ним в эксплуатации;

3) устройства, действия и управления тормозами локомотива;

4) основных положений Правил текущего ремонта и технического обслуживания локомотивов ОАО «РЖД» (утверждены распоряжением ОАО «РЖД» 30 января 2013 г. № 226р;

5) основных свойств и характеристик видов топлива, применяемых на локомотивах, методов их экономного расходования и экономии электроэнергии;

6) правил и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии при эксплуатации и ремонте локомотивов;

7) должностных инструкций локомотивной бригады;

8) приказов, указаний, инструкций и других документов, относящихся к кругу работы машинистов локомотивов;

9) Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации (утверждено постановлением Правительства РФ от 25 августа 1992 г. № 621).

Квалификационное свидетельство требуется и для помощников машинистов. Порядок проведения испытаний, выдачи свидетельств помощника машиниста локомотива, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава на железных дорогах Российской Федерации утвержден приказом МПС России от 28 октября 1999 г. № 39Ц.

Профессиональная подготовка помощников машинистов локомотивов и машинистов локомотивов проводится с отрывом от производства в образовательных организациях железнодорожного транспорта или образовательных подразделениях локомотивных депо, имеющих право на такую подготовку. Для лиц, имеющих высшее и среднее специальное образование по тяговым специальностям, разрешается проводить профессиональную подготовку машинистов локомотивов без отрыва от производства в образовательных организациях и образовательных подразделениях локомотивных депо, имеющих право на такую подготовку.

Воздушный транспорт также предъявляет особые требования к квалификации членов экипажей воздушных судов. В соответствии со ст. 53 Воздушного кодекса РФ, к выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 кг и менее, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов, по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным

органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства. Конкретные требования к подготовке различных категорий персонала гражданской авиации установлены Федеральными авиационными правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации), утвержденными приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147.

В качестве примера приведем требования к обладателю свидетельства бортинженера (бортмеханика). Согласно п. 13.1 названных Федеральных авиационных правил обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) должен:

- быть старше 18 лет;
- иметь высшее образование (для бортинженера) или среднее профессиональное образование (для бортмеханика);
- иметь действующее медицинское заключение первого класса;
- пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в обширном перечне областей, связанных с техническими характеристиками и воздушного судна; аэронавигации; гидрометеорологии; возможностей человека применительно к бортинженеру (бортмеханику), включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок; правил и положений, касающихся обладателя свидетельства бортинженера (бортмеханика); принципов работы, правил эксплуатации и ограничения силовых установок воздушных судов; влияния атмосферных условий на характеристики двигателей и др.;
- иметь налет не менее 100 часов при выполнении не менее 18 полетов в качестве бортинженера (бортмеханика) под наблюдением на воздушном судне, в который может быть включен налет на комплексном тренажере, имитирующем реальные условия полета, не более 50 часов.

Практическую подготовку бортинженера (бортмеханика) под наблюдением проводит обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) с квалификационной отметкой «инструктор».

Следует также отметить, что значительная роль в регулировании подготовки членов экипажей воздушных судов отведена документам Международной организации гражданской авиации (ИКАО), являющейся специализированным учреждением Организации Объединен-

ных Наций, и устанавливающей международные нормы гражданской авиации и координирующее ее развитие с целью повышения безопасности и эффективности.

Документ ИКАО Doc 9379-AN/916 «Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой» содержит требования к проверке теоретических знаний и практических навыков обучающихся. В частности, согласно п. 5.1.2 указанного документа получение теоретических знаний должно осуществляться в соответствии со следующими правилами:

— программа обучения по каждому предмету должна быть всеобъемлющей, и каждая тема должна увязываться с соответствующим учебным материалом. Она должна предоставляться в распоряжение кандидата;

— экзаменационные вопросы должны быть составлены в соответствии с программой обучения и библиографией;

— в целях исключения возможных ошибок подготовленные экзаменационные билеты должны тщательно проверяться;

— каждый вопрос должен быть дополнительно уточнен специалистом со стороны, и на него следует подготовить вариант ответа;

— на обложке экзаменационного билета должна быть напечатана информация для кандидатов, например, количество баллов за ответ на каждый вопрос, общий балл за ответы на все вопросы билета, отводимое на работу время, использование дополнительного или справочного материала и т.д.;

— экзаменатор должен следить за тем, чтобы на письменных работах и приложениях всех кандидатов были ясно написаны фамилии или кодовые номера и другие.

Специфика содержания трудового договора работников транспорта заключается во взаимосвязи трудовой функции работника с непосредственным управлением или обслуживанием источника повышенной опасности. Данные обстоятельства являются предпосылкой для увеличения возраста, с которого лицо приобретает возможность заключать трудовой договор в качестве работника транспорта, — как уже было отмечено, возрастной ценз в данном случае составляет 18 лет и выше, а также являются основанием для применения к работникам, трудовые обязанности которых связаны с движением

транспортных средств, регулярных (при поступлении на работу), а также периодических *медицинских осмотров*.

На железнодорожном транспорте подобная мера применяется на основании в том числе Положения о порядке проведения обязательных предварительных, при поступлении на работу и периодических медицинских осмотров на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденного приказом МПС России от 29 марта 1999 г. № 6Ц. В соответствии с п. 4.1—5 указанного Положения обязательным медицинским осмотрам на железнодорожном транспорте подлежат лица, поступающие на работу, и работники железнодорожного транспорта, непосредственно связанные с движением поездов, в том числе:

— обеспечивающие движение поездов;

— осуществляющие профессиональную деятельность в условиях повышенной опасности (начальники железных дорог, их заместители, работники аппаратов управлений и отделений железных дорог, линейных предприятий и иных организаций железнодорожного транспорта, работа которых связана с выходом на железнодорожные пути);

— лица, поступающие на работу, и работники железнодорожного транспорта, связанные с воздействием опасных и вредных производственных факторов согласно Временным перечням вредных, опасных веществ и производственных факторов, а также работ, при выполнении которых проводятся предварительные и периодические медицинские осмотры работников, утвержденным приказом Минздравмедпрома России и Госкомсанэпиднадзора России от 5 октября 1995 г. № 280/88;

— лица, поступающие на курсы и в школы профессиональной подготовки, абитуриенты и учащиеся учебных заведений железнодорожного транспорта, а также лица, поступающие и обучающиеся по специальностям и профессиям, при работе по которым проводятся обязательные медицинские осмотры.

Медицинские обследования работников общественного городского транспорта регулируются Типовым положением об организации предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств, являющимся Приложением № 2 к Методическим рекомендациям «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Организация и порядок проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств», утвержденным

письмом Минздрава России от 21 августа 2003 г. № 2510/9468-03-32. Пунктом 2.4 указанного Типового положения установлены следующие случаи недопущения водителей к управлению автомобилем:

- при выявлении признаков временной нетрудоспособности;
- при положительной пробе на алкоголь, на другие психотропные вещества и наркотики в выдыхаемом воздухе или биологических субстратах;
- при обнаружении признаков воздействия наркотических веществ;
- при выявлении признаков воздействия лекарственных или иных веществ, отрицательно влияющих на работоспособность водителя.

При допуске к рейсу на путевых листах ставятся штамп «Прошел предрейсовый медицинский осмотр» и подпись медицинского работника, проводившего осмотр.

Для работников воздушного транспорта требования об обязательных медосмотрах содержат Федеральные авиационные правила «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса России от 22 апреля 2002 г. № 50. Согласно п. 1 названных Федеральных авиационных правил, обязательному медицинскому освидетельствованию подлежат:

- кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортиженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения;
- студенты и курсанты высших и средних учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортиженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения;
- члены летного экипажа: пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпании (самолет и вертолет), штурманы, бортиженеры, бортмеханики, бортрадисты, летчики-наблюдатели;
- специалисты, осуществляющие управление движением воздушных судов в воздухе;
- члены кабинного экипажа: бортоператоры и бортпроводники;

— пилоты авиации общего назначения: частные пилоты, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, парашютисты, пилоты сверхлегких воздушных судов, полетные диспетчеры.

Для работников водного транспорта обязательность медосмотров предусмотрена в ст. 55 КТМ РФ, ст. 27 КВВТ РФ.

В частности, в соответствии со ст. 55 КТМ РФ лица, допущенные к работе на судне, обязаны ежегодно проходить медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

Соответствующая норма содержится и в п. 2 ст. 27 КВВТ РФ, закрепляющем, что к работе на судне не допускаются лица, не прошедшие медицинского осмотра, а также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

Раздел III. Система транспортных договоров

Глава 8. Договоры, направленные на перевозку

Перевозка является обязательным условием обеспечения торгового оборота. Перевозка осуществляется на основании договора перевозки и является одним из видов гражданско-правовых обязательств, которые в научной и учебной литературе иногда называют транспортными.

Под **ТРАНСПОРТНЫМИ ДОГОВОРАМИ** следует понимать такие соглашения сторон, которые направлены на реализацию или обеспечение процесса доставки грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств.

Помимо договоров, непосредственно направленных на осуществление перевозки, существуют договоры, направленные на обеспечение перевозки.

В систему транспортных договоров, направленных на перевозку входят: договор перевозки грузов, договор фрахтования, договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, договор перевозки пассажиров.

8.1. Договор перевозки груза

Нормы о договоре перевозки, как, впрочем, и об иных видах договорных обязательств, включены в разд. IV ГК РФ. На каждом виде транспорта правоотношения регулируются отдельными транспортными уставами и кодексами, такими как: КТМ РФ, КВВТ РФ, Воздушный кодекс РФ, УЖТ РФ и УАТГНЭТ.

Договор перевозки груза — один из самостоятельных договоров в системе гражданско-правовых договоров. В системе транспортных

договоров этот договор имеет наибольшее значение. В соответствии с этим договором происходит реальное перемещение материальных ценностей.

По **ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА** перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст. 785 ГК РФ).

Отсюда следует, что договор перевозки груза признается *публичным* (ст. 426 ГК РФ) во всех случаях, когда перевозка осуществляется транспортом общего пользования, и из закона, иных правовых актов или выданного этой организацией разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов при обращении любого гражданина или юридического лица. Перечень таких организаций, относящихся к транспорту общего пользования, публикуется в установленном порядке.

Договор перевозки груза — *двусторонне обязывающий*, так как каждая из сторон имеет правомочия и несет обязанности. Вместе с тем он *возмездный*.

Сторонами этого договора являются отправитель груза и перевозчик. Провозная плата, взимаемая за перевозку груза, устанавливается соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Однако если перевозка груза осуществляется транспортом общего пользования, провозная плата определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном законодательством.

Договор перевозки груза является также *срочным*, так как в нем срок исполнения обязательства определяет и срок действия договора. Это объясняется тем, что время, необходимое для перемещения груза, определяется техническими возможностями транспорта.

В соответствии со ст. 792 ГК РФ перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством, а при отсутствии таких сроков — в разумный срок.

По буквальному смыслу закона (ст. 785 ГК РФ) перевозчик обязуется перевезти и вручить получателю вверенный, т.е. ранее пере-

данный, врученный отправителем груз. Вручение груза служит действием, свидетельствующим о заключении договора. Таким образом, предметом договора является перевозка данного конкретного груза после его вручения перевозчику. Следовательно, ГК РФ конструирует договор перевозки груза как *реальный* договор, так как права и обязанности у сторон возникают в момент совершения определенных реальных действий, а именно предъявления груза отправителем и принятие его перевозчиком.

Однако из этого правила есть исключения. Так, договор морской перевозки грузов в большинстве случаев имеет характер *консенсуального* договора. На автомобильном транспорте также допускается возможность заключения консенсуального договора (ст. 8 УАТГНЭТ).

Предметом договора являются действия перевозчика по доставке груза в пункт назначения и выдаче его уполномоченному лицу, а также взаимные действия грузоотправителя по оплате перевозки.

Субъектами договора перевозки груза являются: грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель, все они перечислены в ст. 785 ГК РФ, однако субъектов договора перевозки груза не следует путать со *сторонами* договора перевозки груза. По этому вопросу в юридической науке продолжаются споры до сегодняшнего дня. Не вдаваясь в подробности различных точек зрения по данному вопросу, отметим, что по общему правилу договор перевозки груза является *договором в пользу третьего лица* — *грузополучателя*, а его сторонами являются *грузоотправитель* и *перевозчик*.

В качестве грузоотправителя и грузополучателя могут выступать граждане (например, при перевозке домашних вещей) и юридические лица, а также государство на договорной основе.

Процедура заключения договора перевозки груза предусматривает составление нескольких документов. В соответствии с п. 2. ст. 785 ГК РФ заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом). Отсюда следует, что договор перевозки груза заключается в *простой письменной форме*. Вместе с тем следует учитывать, что законом установлены дополнительные требования к форме сделки — совершение ее на бланке определенной формы.

На *автомобильном транспорте* перевозки грузов товарного характера оформляются в соответствии с ч. 1 ст. 8 УАТГНЭТ транспортной накладной, которая составляется грузоотправителем на каждую поездку автомобиля для каждого грузополучателя в отдельности с обязательным заполнением всех реквизитов, необходимых для полноты и правильности проведения расчетов за работу автотранспорта, а также для списания и оприходования товарно-материальных ценностей.

На *железнодорожном транспорте* комплект перевозочных документов включает:

- железнодорожную накладную;
- квитанцию о приеме груза;
- дорожную ведомость;
- корешок дорожной ведомости.

Формой договора *воздушной перевозки* является грузовая накладная (ст. 105 Воздушного кодекса РФ).

Не отличается своеобразием оформление договорных отношений по перевозке груза на *внутреннем водном транспорте*. В соответствии со ст. 67 КВВТ РФ составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная, а также оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

Существенные отличия формы договора перевозки груза имеются на *морском транспорте*. Договор морской перевозки груза может быть заключен:

- 1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (*чартер*);
- 2) без такого условия (ст. 115 КТМ РФ).

Чартер применяется при *трамповом (нерегулярном) судоходстве*. При линейной системе эксплуатации флота, когда суда регулярно совершают рейсы по расписанию в заранее установленных направлениях с заходом в определенные (базисные) порты, судоходное предприятие берет на себя обязанность вступить в договор перевозки груза на объявленных им условиях по *линейному коносаменту* с каждым, кто к нему обратится. Такой договор должен быть отнесен к категории публичных.

Согласно п. 1 ст. 142 КТМ РФ после приема груза к перевозке перевозчик по требованию отправителя обязан выдать *коносамент*. Коносамент выполняет три функции:

- является доказательством наличия договора морской перевозки;
- является ценной бумагой;
- служит распиской в приеме груза к перевозке.

Коносамент должен содержать обязательные реквизиты, одна часть которых вносится грузоотправителем, а другая — перевозчиком.

Коносамент не является формой договора морской перевозки. В качестве таковой в линейном судоходстве может рассматриваться любая простая письменная форма договора. Коносамент же, как правило, выдается позже момента заключения договора. Отправитель вправе требовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной или иного подтверждающего прием груза для перевозки документа.

Как любая ценная бумага, коносамент может быть именованным, ордерным или на предъявителя. Предъявительский коносамент применяется крайне редко.

Содержание договора перевозки груза состоит из прав и обязанностей сторон, его подписавших, т.е. грузоотправителя и перевозчика. Каждому праву грузоотправителя противостоит соответствующая обязанность перевозчика. Поэтому мы рассмотрим обязанности по договору каждого из них.

Доставка груза в пункт назначения является основной обязанностью перевозчика, вытекающей из договора перевозки груза. Если пункт назначения (железнодорожная станция, аэродром, морской или речной порт, почтовый адрес) в транспортной накладной либо коносаменте не указан, то договор перевозки груза будет беспредметным, а следовательно, не заключенным.

Вместе с тем законодательством допускается возможность *переадресовки груза* отправителем в пути следования.

На автомобильном транспорте переадресовка грузов осуществляется в соответствии с УАТГНЭТ.

На железнодорожном транспорте переадресовка груза производится в порядке, установленном ст. 31 УЖТ РФ и Правилами переад-

ресовки грузов на железнодорожном транспорте, утвержденными приказом Минтранс России от 18 июня 2003 г. № 44.

Иначе вопрос о переадресовке грузов решается на воздушном транспорте. Согласно ст. 110 Воздушного кодекса РФ грузоотправитель имеет право получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза уполномоченному лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности его выдачи грузополучателю.

КВВТ РФ обязывает грузоотправителя, по заявлению которого произведена переадресовка, урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным грузоотправителем, фактическим грузополучателем и перевозчиком (ст. 78).

При морской перевозке грузов переадресовка возможна при условии предъявления всех выданных отправителю оригиналов коносамента (ст. 149 КТМ РФ).

Надлежащее исполнение перевозчиком обязанности по доставке грузов подразумевает соблюдение *сроков перевозки*. Со сроками доставки связаны: основания и размер ответственности перевозчика, возможность или невозможность исполнения обязательства по перевозке в натуре, в отдельных случаях размер провозной платы и др.

По общему правилу перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков — в разумный срок (ст. 792 ГК РФ). Однако транспортные уставы и кодексы содержат лишь общие правила о сроках доставки (ст. 152 КТМ РФ, ст. 76 КВВТ РФ). Исключение составляет лишь УЖТ РФ, который регулирует порядок исчисления таких сроков.

Несмотря на свою важность, срок доставки нельзя отнести к существенным условиям договора перевозки грузов, поскольку отсутствие этого условия в договоре компенсируется положениями ст. 792 ГК РФ о разумном сроке.

Перевозчик обязан *обеспечить сохранность груза во время перевозки*. Это правило содержат все транспортные уставы и кодексы (ст. 25 УЖТ РФ, ст. 67 КВВТ РФ). Несколько специальных норм по этому поводу содержится в ст. 150 КТМ РФ: перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежаще и стара-

тельно должен грузить, обрабатывать, укладывать, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его.

На морском транспорте обязанность за правильное размещение, крепление и сепарацию груза на судне несет перевозчик.

На внутреннем водном транспорте погрузка груза осуществляется либо грузоотправителем, либо перевозчиком в порядке, установленном договором, если иное не установлено правилами перевозок (ст. 73 КВВТ РФ).

При осуществлении автомобильных перевозок погрузка осуществляется силами грузоотправителя (ст. 11 УАТГНЭТ).

В целях обеспечения сохранности груз должен быть надлежащим образом промаркирован, упакован либо затарирован.

На автомобильном транспорте предусмотрена обязанность маркировать каждое грузовое место в соответствии с правилами перевозок при предъявлении груза в таре и упаковке. Подавляющее число грузов перевозится автомобильным транспортом в той или иной упаковке.

Аналогичные правила о таре и упаковке содержатся в других транспортных уставах и кодексах (ст. 139 КТМ РФ, ст. 69 КВВТ РФ).

Сохранности перевозки служит правило о пломбировании транспортных единиц и контейнеров.

На морском транспорте существуют специальные требования, связанные с перевозкой так называемых палубных грузов. По общему правилу груз перевозится в трюмах судна (под палубой). Перевозка груза на палубе при наличии соглашения о перевозке груза в трюме влечет для перевозчика утрату права на ограничение ответственности в соответствии со ст. 172 КТМ РФ.

В целях предупреждения споров об обеспечении сохранности грузов большое значение имеет определение *массы отдельных грузов, предъявляемых к перевозке*. Масса (или объем груза нетоварного характера) определяется по замеру или контрольному взвешиванию по соглашению сторон. При массовых перевозках грунта определение его количества производится геодезическим замером. Вес груза позволяет определить количество принятого груза к перевозке и выданного грузополучателю по его окончании.

В целях обеспечения сохранности груза он может следовать в сопровождении охраны или проводника.

Следующей обязанностью перевозчика является *выдача груза получателю в пункте назначения*. Этой обязанности корреспондирует право грузополучателя требовать выдачи груза. Такое право возникает с момента изъявления получателем намерения выступить в качестве третьего лица, в пользу которого совершен договор. Как только грузополучатель выразил в надлежащей форме требование получить груз, он приобретает все права по договору перевозки, которыми до этого обладал грузоотправитель. С этого же момента на него возлагаются и некоторые обязанности, но уже не договором, а законом. На грузополучателя не могут быть возложены никакие обязанности ни договором, ни законом до того, как он выразил согласие стать участником правоотношения по перевозке грузов. Это в полной мере относится и к обязанности своевременно принять и выгрузить груз (ст. 43 УЖТ РФ).

Главной обязанностью грузоотправителя является *внесение перевозчику провозной платы*, которая установлена соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Поскольку в большинстве случаев договор перевозки грузов является публичным договором, то плата за перевозку груза определяется по утвержденным тарифам. Кроме того, связанные с перевозкой и выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца работы и услуги, которые перевозчик выполнять не обязан (дополнительные услуги), оплачиваются по соглашению сторон (ст. 790 ГК РФ).

Договор перевозки грузов может быть прекращен в связи с надлежащим исполнением (п. 1 ст. 408 ГК РФ), невозможностью исполнения (п. 1 ст. 416 ГК РФ) и другими способами прекращения обязательств, предусмотренными ГК РФ. Некоторая специфика по отношению к другим видам обязательств существует при правовом регулировании отношений по досрочному прекращению договора перевозки груза в связи с *невозможностью исполнения*. Дело в том, что транспортные уставы и кодексы предусматривают ряд конкретных случаев невозможности исполнения договора (ст. 46 УЖТ РФ, ст. ст. 157 КТМ РФ).

В соответствии со ст. 793 ГК РФ в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке *стороны несут ответственность*, установленную ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Соглашения транспортных

организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

В различных транспортных уставах и кодексах существуют разные правила о возможности изменения пределов ответственности.

Гражданско-правовая ответственность по общему правилу может наступить лишь при наличии совокупности определенных условий: наличие противоправного поведения, вреда, вины правонарушителя и причинной связи между действиями нарушителя и наступившими вредными последствиями. Как известно, общим принципом гражданско-правовой ответственности является ответственность при наличии вины. Для предпринимателей предусмотрена безвиновная ответственность, поскольку предпринимательская деятельность осуществляется на началах риска (ст. 401 ГК РФ). Характерной чертой ответственности за нарушение договора перевозки грузов является ее ограниченный характер. Статья 400 ГК РФ предусматривает возможность ограничения законом права на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность) по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности.

В ст. 796 ГК РФ и в транспортных уставах и кодексах речь идет о *безвиновной ответственности* перевозчика с некоторыми исключениями из общего правила.

Что касается противоправных действий со стороны перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя, то к ним можно отнести: просрочку перевозчика в доставке груза, необеспечение им сохранности груза при перевозке, неправильное оформление грузоотправителем транспортных документов, ненадлежащую подготовку груза к перевозке, невнесение или несвоевременное внесение провозной платы грузоотправителем либо грузополучателем, задержку транспортных средств под выгрузкой груза и др.

Ответственность перевозчика за просрочку в доставке грузов наступает при нарушении правил, изложенных в ст. 792 ГК РФ, согласно которым перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, указанные транспортными уставами и кодексами (ст. 152 КТМ РФ, ст. 109 КВВТ РФ), а при отсутствии таких сроков — в ра-

зумный срок. Мерами гражданско-правовой ответственности за просрочку в доставке груза являются штраф или пени.

Согласно ст. 116 КВВТ РФ за несоблюдение сроков доставки груза перевозчик уплачивает по требованию грузополучателя пени в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем 50% провозной платы, если он не докажет, что несоблюдение сроков доставки груза произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Несколько иные правила действуют в отношении договора железнодорожной перевозки. В соответствии со ст. 97 УЖТ РФ за просрочку доставки грузов перевозчик уплачивает пени в размере 9% платы за перевозку грузов, но не более чем в размере провозной платы, если не докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков обстоятельств.

За просрочку в доставке груза автомобильный перевозчик уплачивает грузополучателю штраф за просрочку доставки груза в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором перевозки груза. Общая сумма штрафа за просрочку доставки груза не может превышать размер его провозной платы. Просрочка доставки груза исчисляется с 24 часов суток, когда должен быть доставлен груз, если иное не установлено договором перевозки груза. Основанием для начисления штрафа за просрочку доставки груза служит отметка в транспортной накладной о времени прибытия транспортного средства в пункт выгрузки.

При морских перевозках перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, который определен соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения — в разумный срок, который требуется от перевозчика с учетом конкретных обстоятельств (ст. 166 КТМ РФ). КТМ РФ не определяет конкретных мер ответственности. Стороны могут самостоятельно урегулировать вопросы ответственности за просрочку в доставке груза, размер которой не должен превышать, однако, размера фрахта (ст. 170).

За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения воздушный перевозчик уплачивает штраф за каждый час просрочки, но не более 50% провозной платы, если не докажет, что

просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика (ст. 120 Воздушного кодекса РФ).

Перевозчик несет *ответственность за несохранность груза*.

Под НЕСОХРАННОСТЬЮ ГРУЗА понимают утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза.

Под УТРАТОЙ ГРУЗА понимается невозможность перевозчика его выдать грузополучателю в течение установленных сроков.

Согласно УЖТ РФ утраченным считается не выданный грузополучателю груз по истечении 30 дней со дня окончания срока его доставки либо 4 месяцев со дня приема груза к перевозке в прямом смешанном сообщении. Факт утраты груза носит негативный характер. Он удостоверяется отметкой в квитанции о неприбытии груза, которая и служит основанием для предъявления требования к железной дороге о возмещении стоимости груза. Утрата груза не означает его фактической гибели, поскольку он может быть ошибочно выдан другому лицу, задержаться в пути следования или затеряться на складе перевозчика.

НЕДОСТАЧА ГРУЗА означает разницу между количеством (массой) груза, указанным в транспортном документе, и фактическим количеством (массой) груза, прибывшим в пункт назначения.

Если по одной накладной отгружено несколько контейнеров или вагонов, а на станцию назначения прибывают не все контейнеры или вагоны, то это следует рассматривать как недостачу.

ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА — такое понижение его качества, которое вызвано механическим нарушением его целостности (например, поломка, погнутость, потертость, бой и т.д. перевозимых предметов). Под повреждением может пониматься также утрата какой-либо части груза, составляющей одно целое с перевозимым предметом (например, утрата отдельных частей механизмов при перевозках сельскохозяйственной техники).

ПОРЧА ГРУЗА — несоответствие качества груза, прибывшего в пункт назначения, его первоначальному качеству, полная или частичная утрата грузом его полезных свойств. Это может быть вызвано химическими, биологическими или иными изменениями свойств груза в процессе перевозки (например, порча (гниение) яблок, рыбы и т.п.).

Разделение несохранности по видам имеет практическое значение для документального ее оформления, предъявления претензий и исков к перевозчику и возмещения ущерба.

Ответственность за несохранность груза при перевозке основывается на правилах ст. 796 ГК РФ, в соответствии с которой перевозчик несет ответственность за такую несохранность, происшедшую после принятия груза к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Пункт 1 ст. 118 Воздушного кодекса РФ определяет, что перевозчик несет ответственность за несохранность груза во всех случаях, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

В КТМ РФ также наблюдается некоторое отступление от норм ГК РФ. В соответствии со ст. 66 КТМ РФ перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи. Однако он не несет ответственности за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

- непреодолимой силы;
- опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;
- любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море;
- пожара, возникшего не по вине перевозчика;

- действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и др.);
- военных действий и народных волнений;
- действий или бездействия отправителя или получателя;
- скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
- незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза;
- недостаточности или неясности марок;
- забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично;
- иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

Особым случаем освобождения морского перевозчика от ответственности за несохранность груза является доказательство того, что утрата, повреждение или порча груза произошли вследствие *навигационной ошибки* — действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна или лоцмана.

Помимо перечисленных выше общих оснований освобождения перевозчика от ответственности за несохранность перевозимого груза транспортные уставы предусматривают еще и специальные случаи. В соответствии с п. 2 ст. 796 ГК РФ ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:

- в случае утраты или недостачи груза — в размере стоимости утраченного или недостающего груза;
- в случае повреждения (порчи) груза — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного — в размере его стоимости;
- в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, — в размере объявленной стоимости груза.

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

Приведенные правила воспроизведены и в действующих транспортных уставах и кодексах (ст. 96 УЖТ РФ, ст. 117 КВВТ РФ). Раз-

мер возмещения ущерба зависит от условий принятия груза к перевозке — с объявленной ценностью или без нее. Как уже отмечалось, перевозчик несет ограниченную ответственность за несохранность груза. Это проявляется двояким образом. Во-первых, контрагент перевозчика не может требовать возмещения упущенной выгоды на основании ст. 15 ГК РФ. Во-вторых, размер реального ущерба устанавливается по особым правилам п. 2 ст. 796 ГК РФ.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, если эта плата не входит в стоимость груза.

Документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

Общие правила об *ответственности грузоотправителей и грузополучателей* содержатся в ст. 793 ГК РФ, согласно которой в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Ответственность грузоотправителя наступает за просрочку внесения провозной платы и иных платежей, причитающихся перевозчику, за неправильное указание в транспортной накладной наименования груза или его особых свойств и за отправление груза, запрещенного для перевозки. Грузополучатель несет ответственность за несвоевременные расчеты и задержку вагонов под выгрузку.

Одним из условий наступления гражданско-правовой ответственности грузоотправителя является его вина. Практически все транспортные уставы и кодексы содержат правила об ответственности за неисполнение главной обязанности грузоотправителя (грузополучателя) за несвоевременное внесение платы за перевозку и иных причитающихся перевозчику платежей. На железнодорожном транспорте перевозчик вправе потребовать уплаты процентов на сумму просроченного платежа в размере и в порядке, которые установлены

гражданским законодательством, если несвоевременные расчеты за перевозку грузов, грузобагажа произошли по вине грузоотправителя (грузополучателя) (ст. 30 УЖТ РФ).

Грузоотправитель несет ответственность за неправильное оформление перевозочных документов. В соответствии с нормами некоторых транспортных уставов и кодексов ответственность за данный вид нарушения наступает в виде штрафных санкций, т.е. такой неустойки, которая устанавливается заранее в твердой сумме или процентном отношении. При этом указанная мера ответственности, как правило, носит вид штрафной неустойки, поскольку может быть взыскана сверх убытков.

Грузоотправитель несет ответственность за ненадлежащее исполнение обязанности по погрузке и укладке груза в транспортное средство. Грузополучатель несет ответственность за неисполнение обязанности по своевременной выгрузке груза в пункте назначения, если такая обязанность возложена договором или законодательством на него. Такая обязанность не может быть возложена на грузополучателя до того момента, как он выразил свое намерение вступить в договор перевозки в качестве третьего лица.

В тех случаях, когда стороны договора перевозки грузов не смогли самостоятельно урегулировать возникшие разногласия, спор передается на разрешение в суд. Однако до этого момента должен быть соблюден досудебный порядок урегулирования споров. Согласно ст. 797 ГК РФ до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему *претензии* в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Претензией является направленное перевозчику (фрахтовщику) письменное требование.

Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в 30-дневный срок.

Претензии подаются в письменном виде. К ним должны быть приложены документы, подтверждающие право на заявление претензии (ст. 161 КВВТ РФ, ст. 405 КТМ РФ). К претензии об утрате, недостаче или повреждении (порче) груза должны быть приложены доку-

менты, подтверждающие количество, качество и стоимость отправленного груза, а также расчет суммы претензии.

Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности. На каждом виде транспорта установлены свои сроки исковой давности.

Исковой давностью признается срок для защиты прав по иску лица, право которого нарушено (ст. 195 ГК РФ). *Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами (ст. 797 ГК РФ).*

Иски к перевозчику, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов, могут быть предъявлены в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо в случае неполучения ответа перевозчика на предъявленную претензию в 30-дневный срок.

Вопрос о начале течения срока исковой давности решается на различных видах транспорта неодинаково.

Поскольку срок исковой давности исчисляется годами, то он истекает в соответствующие месяц и число последнего года срока (ст. 192 ГК РФ).

8.2. Договор перевозки пассажира и багажа

Определение договора перевозки пассажира содержится в п. 1 ст. 786 ГК РФ.

По **ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА И БАГАЖА** перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа — также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа — и за провоз багажа.

Приведенное определение воспроизведено в транспортных уставах и кодексах (ст. 177 КТМ РФ, ст. 97 КВВТ РФ, ст. 82 УЖТ РФ).

БАГАЖОМ является любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуществляется по договору перевозки груза, либо животных.

КАЮТНЫМ БАГАЖОМ является багаж, который размещается в каюте пассажира либо иным образом находится в его владении, под его охраной или контролем (ст. 180 КТМ РФ).

В отличие от багажа он, как и ручная кладь на других видах транспорта, не сдается перевозчику и не выбывает из владения пассажира.

РУЧНАЯ КЛАДЬ — легкопереносимые предметы и вещи независимо от их рода и вида упаковки, которые по своим размерам без затруднения помещаются в салонах транспортных средств на местах, отведенных для их размещения.

Ручная кладь следует в салоне вместе с пассажиром, и плата за ее перевозку вносится только в случае, если вес превышает установленную норму.

Договор перевозки пассажира является *консенсуальным, двусторонним, возмездным*. Перевозки транспортом общего пользования осуществляются на основании договора перевозки пассажира, обладающего признаками *публичности* (ст. 426, 789 ГК РФ). Кроме того, данный вид договора относится к договорам *присоединения*.

В зависимости от скорости доставки и маршрута пассажирские перевозки классифицируются в соответствии с требованиями транспортных уставов и кодексов. Так, ст. 95 КВВТ РФ установлено, что перевозки пассажиров на судах, скорость движения которых составляет 30 км/ч и более, считаются перевозками пассажиров на скоростных судах. Маршруты перевозок на внутреннем водном транспорте подразделяются на следующие виды:

- транспортные — транзитные, местные, пригородные, внутригородские маршруты перевозок пассажиров и переправы;
- туристские — маршруты перевозок пассажиров продолжительностью более чем 24 часа;

— экскурсионно-прогулочные — маршруты перевозок пассажиров продолжительностью не более чем 24 часа (ст. 96 КВВТ РФ).

На железнодорожном транспорте поезда, предназначенные для перевозок пассажиров, делятся на следующие категории:

— скоростные, скорые и пассажирские в зависимости от скорости их движения;

— дальние и пригородные в зависимости от расстояния следования и условий проезда.

Законом установлен ряд прав и обязанностей, которые возникают еще до заключения договора пассажирской перевозки. Они касаются требований к оборудованию вокзалов, автовокзалов (автостанций), портов и аэропортов, а также мест посадки пассажиров в транспортное средство. Пассажирские вокзалы, аэропорты, порты, автовокзалы и другие сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны содержаться в исправном техническом состоянии и соответствовать требованиям строительных и санитарных норм, правил, других нормативных документов. На железнодорожных станциях и иных пунктах отправления сооружаются пассажирские платформы (перроны), оборудованные навесами и павильонами, а также пешеходные настилы, тоннели, мосты в соответствии с нормами технологического проектирования и содержания связанных с обслуживанием пассажиров объектов.

Пассажирам предоставляется право бесплатного пользования залами ожидания и туалетами. Для оказания пассажирам услуг почтовой, телеграфной и телефонной связи владельцы инфраструктур на железнодорожном транспорте, порты, аэропорты и автостанции обязаны предоставлять организациям связи помещения на основании договоров аренды.

Камеры хранения должны принимать от пассажиров ручную кладь независимо от наличия проездных документов. Запрещается прием и сдача в камеры хранения огнеопасных, взрывчатых, отравляющих, ядовитых, едких и зловонных веществ. Время работы камер хранения ручной клади устанавливается в зависимости от расписания транспортных средств, а также от местных условий.

В соответствии с п. 2 ст. 786 ГК РФ заключение договора перевозки пассажира удостоверяется *билетом*, а сдача пассажиром багажа — *багажной квитанцией*. Формы билета и багажной квитанции уста-

навливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами (ст. 97 КВВТ РФ, ст. 82 УЖТ РФ, ст. 179 КТМ РФ). В билете, как правило, содержатся все существенные условия перевозки. Однако в подтверждение договора перевозки пассажиров по экскурсионно-прогулочным и туристским маршрутам перевозок пассажиров вместо билета может выдаваться путевка или билет на перевозку группы пассажиров (п. 2 ст. 97 КВВТ РФ). Следует обратить внимание на то, что билет не является формой договора перевозки пассажира, а лишь свидетельствует о заключении такого договора.

Транспортные предприятия обязаны обеспечить продажу билетов (жетонов, магнитных карт) в кассах вокзалов, аэропортов и портов.

Пассажир должен хранить проездной билет до конца поездки. Утерянные, испорченные пассажирами проездные документы (билеты) не возобновляются, если их восстановление или идентификация не могут быть осуществлены перевозчиком, и уплаченные за них деньги не возвращаются. Однако в случае, если пассажир представит перевозчику необходимые доказательства приобретения утерянного или испорченного проездного документа (билета) на конкретное место в соответствующем поезде, перевозчик должен выдать пассажиру проездной документ (билет) взамен утерянного или испорченного (ст. 82 УЖТ РФ).

Содержанием договора перевозки пассажира и багажа являются права и обязанности его сторон.

В соответствии с п. 3 ст. 786 ГК РФ *пассажир имеет право* в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом:

- перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях;
- провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм;
- сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

Транспортные уставы и кодексы предусматривают следующий порядок осуществления перечисленных прав:

- пассажир имеет право при сдаче багажа к перевозке объявить его ценность с уплатой установленного сбора (ст. 22 УАТГНЭТ);
- приобрести билет на любой маршрут в порядке, предусмотренном Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным

транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112 (ст. 24 УАТГНЭТ).

Пассажир также имеет право:

1) перевозить с собой бесплатно в городском и пригородном сообщении детей в возрасте не старше семи лет без предоставления отдельных мест для сидения;

2) перевозить с собой бесплатно в междугородном сообщении одного ребенка в возрасте не старше пяти лет без предоставления отдельного места для сидения (ст. 21 УАТГНЭТ);

— перевозить с собой на железнодорожном и внутреннем водном транспорте бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 5 лет, если он не занимает отдельное пассажирское место, а также детей в возрасте не старше 10 лет с оплатой в соответствии с льготным тарифом (ст. 83 УЖТ РФ, 100 КВВТ РФ);

— перевозить с собой бесплатно каютный багаж в пределах установленной нормы (п. 2 ст. 181 КТМ РФ), а также ручную кладь (ст. 83 УЖТ РФ, ст. 100 КВВТ РФ). Так, на речном транспорте установлено, что ручной кладью могут быть легко переносимые, не стесняющие других пассажиров вещи длиной не более чем 1,8 м или суммарной длиной по периметру не более чем 2,6 м, общий вес которых составляет не более чем 36 кг и на скоростных судах — не более чем 20 кг (ст. 100 КВВТ РФ). Забота о сохранности ручной клади лежит на пассажире;

— в случае опоздания к отправлению транспортного средства в течение трех часов или вследствие болезни, несчастного случая в течение трех суток с момента отправления транспортного средства, на которое был приобретен билет, возобновить действие билета на другое транспортное средство при условии доплаты, размер которой составляет 25% стоимости проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, или получить обратно стоимость проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади за вычетом 25% их стоимости (ст. 23 УАТГНЭТ);

— в железнодорожных кассах дальнего следования не позднее, чем за восемь часов до отправления поезда получить обратно стоимость проезда, состоящую из стоимости билета и стоимости плацкарты; менее чем за восемь часов, но не позднее чем за два часа до отправления поезда получить стоимость билета и 50% стоимости плац-

карты; менее чем за два часа до отправления поезда получить обратно стоимость билета. Стоимость плацкарты в таком случае не выплачивается (ст. 83 УЖТ РФ);

— продлевать срок действия проездного документа (билета) в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами медицинских организаций, а при невозможности продолжения поездки получить стоимость проезда за непроследованное расстояние (ст. 100 КВВТ РФ, ст. 83 УЖТ РФ);

— делать остановку в пути следования с продлением срока действия проездного документа (билета) не более чем на десять суток (ст. 83 УЖТ РФ, ст. 100 КВВТ РФ);

— до отхода судна в любое время, а после начала рейса в любом порту остановки судна отказаться от договора перевозки, сдать билет в порядке, установленном Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте, и получить провозную плату за не пройденную судном часть пути (ст. 83 УЖТ РФ, ст. 100 КВВТ РФ);

— вернуть билет в кассу до отправления транспортного средства в рейс и получить обратно полную стоимость проезда и уплаченный им сбор за предварительную продажу в случаях: опоздания отправления против расписания более чем на один час (на автомобильном транспорте — два часа), предоставления пассажиру места в транспортном средстве менее высокого класса, чем тот, на который ему продан билет; непредоставления пассажиру указанного в билете места (ст. 100 КВВТ РФ, ст. 83 УЖТ РФ).

При осуществлении железнодорожных перевозок при проезде в поездах дальнего следования пассажир в соответствии со ст. 83 УЖТ РФ вправе также:

— занять в пути следования свободное место в вагоне более высокой категории;

— продлевать срок действия проездного документа (билета) в случае непредоставления места, указанного в проездном документе (билете), и несогласия воспользоваться другим местом на время до отправления следующего поезда, в котором ему будет предоставлено место, а при отказе от поездки получить полную стоимость проезда, состоящую из стоимости билета, стоимости плацкарты и сборов, если таковые взимались при приобретении проездного документа (билета);

— при наличии свободных мест выезжать поездом, отходящим ранее того поезда, на который приобретен проездной документ (билет), с необходимой отметкой в железнодорожной билетной кассе;

— возобновить действие проездного документа (билета) на другой поезд при условии доплаты стоимости плацкарты вследствие опоздания на поезд в течение 12 часов либо вследствие болезни, несчастного случая в течение пяти суток с момента отправления поезда, на который приобретен проездной документ (билет), а в случае отказа от поездки получить обратно стоимость проезда.

Статья 84 УЖТ РФ устанавливает, что в случае невозможности предоставить пассажиру место в вагоне согласно проездному документу (билету) перевозчик обязан предоставить ему при его согласии место в другом вагоне, в том числе в вагоне более высокой категории, без взимания доплаты. В случае если пассажиру предоставлено с его согласия место, стоимость которого ниже стоимости купленного им проездного документа (билета), пассажиру возвращается разница в стоимости проезда. Следует учитывать, что пассажир имеет право занять место в транспортном средстве соответствующей категории, даже если оно не указано в билете. Приобретение билета без указания в нем места не свидетельствует о том, что пассажир поставлен в менее выгодное положение по сравнению с теми, кто приобрел билет с указанным в нем местом.

Основной *обязанностью перевозчика* является своевременная и безопасная доставка пассажира в пункт назначения. В необходимых случаях перевозчик обязан доставить в надлежащем состоянии багаж пассажира.

Перевозчик должен в соответствии с расписанием подать транспортное средство для посадки пассажиров. За несвоевременную подачу транспортных средств перевозчик несет материальную ответственность. Следует отметить, что перевозчик обязан бесплатно обеспечить своевременной и достоверной информацией о времени отправления и прибытия поездов (судов, автобусов и т.п.), а также иной необходимой информацией (ст. 85 УЖТ РФ, п. 2 ст. 99 КВВТ РФ).

Пассажир при посадке обязан предъявить проездной документ, в соответствии с которым перевозчик должен предоставить указанное в билете или путевке место (ст. 99 КВВТ РФ). При предъявлении пассажиром билета перевозчик обязан принять для перевозки багаж и

отправить его ближайшим поездом соответствующего назначения, в котором имеется вагон, предназначенный для перевозки багажа. Так, на железнодорожном транспорте к перевозке багажом на один проездной документ (билет), оформленный на одного пассажира, принимается не более 200 кг. Пассажир имеет право предъявить для перевозки багаж с объявленной ценностью, за что взимается дополнительный сбор. Продовольственные и скоропортящиеся грузы перевозятся в качестве багажа без объявления ценности (ст. 86 УЖТ РФ). Перевозчик не имеет права перегружать либо переадресовывать багаж в пути следования (ст. 87 УЖТ РФ). Целостность и сохранность ручной клади обеспечиваются пассажиром (ст. 88 УЖТ РФ).

Современные транспортные уставы и кодексы также содержат положения, направленные на заботу о жизни и здоровье пассажиров. Так, в соответствии со ст. 98 КВВТ РФ *жизнь и здоровье пассажиров подлежат обязательному страхованию* в соответствии с законодательством РФ на время перевозок их на внутреннем водном транспорте, за исключением пассажиров, перевозимых по пригородным, внутригородским, экскурсионно-прогулочным маршрутам перевозок пассажиров и на переправах.

Постановлением Правительства РФ от 15 ноября 2012 г. № 1164 «Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего» установлена страховая сумма по обязательному личному страхованию пассажиров в размере 2 млн руб. за смерть пассажира и меньшие суммы в зависимости от ущерба здоровью пассажира.

Обязанностью воздушного перевозчика является обязательное страхование своей ответственности перед пассажиром, а также за вред, причиненный багажу и находящимся при пассажире вещам. Здесь обращает на себя внимание то, что ст. 133 Воздушного кодекса РФ предписывает страховать не жизнь и здоровье пассажира, а ответственность перевозчика за наступление страхового случая. В данном случае речь идет о возмещении перевозчику страховой компанией затрат, которые уже возникли у перевозчика в связи с выплатой страховой суммы пассажиру. Пассажир в таких отношениях не участвует. Однако это не означает, что в Кодексе отсутствуют нормы о страховании перевозчиком жизни и здоровья пассажира. Страхование жизни и здоровья членов экипажа пилотируемого воздушного судна при ис-

полнении ими служебных обязанностей является обязательным. Страховая сумма на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна устанавливается в размере не менее чем 1 млн руб. (ст. 132 Воздушного кодекса РФ).

Наряду с обязательным страхованием на железнодорожном транспорте может производиться добровольное страхование пассажира и багажа по правилам гл. 40 ГК РФ.

В пути следования перевозчик обязан обеспечить пассажиру соответствующий его проездному билету уровень сервиса.

Перевозчик обязан доставить пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков — в разумный срок (ст. 792 ГК РФ). Транспортные уставы и кодексы устанавливают, что пассажирские перевозки должны осуществляться по расписанию (ст. 80 УЖТ РФ, п. 1 ст. 95 КВВТ РФ). Большое влияние на исчисление сроков доставки оказывает правильность определения моментов ее начала и окончания.

Так, на морском транспорте перевозка пассажира включает в себя период его доставки водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира. Время доставки каютного багажа начинает исчисляться с момента, когда каютный багаж принят к перевозке на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении (ст. 182 КТМ РФ).

На железнодорожном транспорте срокам доставки багажа посвящен целый ряд правовых норм. В соответствии со ст. 89 УЖТ РФ срок доставки багажа определяется временем следования поезда, которым он отправлен, до станции назначения. Даты отправления и прибытия указываются перевозчиком в перевозочных документах. Багаж выдается на станции назначения предъявителю багажной квитанции и проездного документа (билета) под роспись. Его выдача осуществляется в течение всего времени, когда станция открыта для выполнения операций по приему и выдаче багажа, грузобагажа. На станции назначения прибывшие багаж, грузобагаж хранятся бесплатно 24 часа без учета дня прибытия. Расходы перевозчика, связанные с хранением багажа сверх указанного срока, возмещаются пассажиром,

получателем (ст. 90 УЖТ РФ). Багаж выдается на станции назначения после внесения всех причитающихся перевозчику платежей. В случае уклонения пассажира, получателя багажа от внесения этих платежей перевозчик вправе удержать багаж и реализовать его. На автомобильном транспорте принятый к перевозке отдельно от пассажира багаж должен быть доставлен в пункт назначения не позднее дня прибытия пассажира в этот пункт по расписанию (ст. 22 УАТГНЭТ).

Одной из основных *обязанностей пассажира* является оплата своего проезда, а при сдаче багажа — его провоза (ст. 82 УЖТ РФ). Плата за проезд пассажира и за провоз его багажа определяются соглашением сторон, а при перевозке транспортом общего пользования — на основании тарифов, утвержденных в порядке, установленном законодательством РФ (ст. 181 КТМ РФ).

В соответствии со ст. 800 ГК РФ *ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира*, определяется по правилам гл. 59 ГК РФ, если законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность перевозчика. Названная глава ГК РФ устанавливает общее правило, согласно которому вред, причиненный личности или имуществу гражданина, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред (ст. 1064).

Юридические лица, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, в частности с использованием транспортных средств, обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, в таких случаях несут лица, противоправно завладевшие источником (ст. 1079 ГК РФ). При причинении гражданину увечья или ином повреждении его здоровья возмещению подлежат утраченный потерпевшим заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь, а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных

средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение. Объем и размер возмещения вреда, причитающегося потерпевшему, могут быть увеличены законом или договором (ст. 1085 ГК РФ).

Транспортные уставы и кодексы регулируют ответственность за причинение вреда пассажиру не одинаково. Статья 113 УЖТ РФ ограничивается общей отсылкой к законодательству РФ. Воздушный кодекс РФ дополнительно уточняет, что ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна охватывает период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром (ст. 117 КВВТ РФ). На морском транспорте существует правило об ограничении ответственности перевозчика. В соответствии со ст. 360 КТМ РФ по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, если они возникли из одного и того же происшествия, пределом ответственности судовладельца является сумма 175 тыс. расчетных единиц¹, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с пассажирским свидетельством. Очевидно, что в тех случаях, когда предел такой ответственности окажется ниже предела ответственности, установленного по правилам гл. 59 ГК РФ, приоритет будут иметь правила ГК РФ, а ст. 360 КТМ РФ применяться не должна.

В соответствии со ст. 795 ГК РФ за *задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения* (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом, если не дока-

¹ Под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на определенную дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением сторон

жет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан возратить пассажиру провозную плату.

Что касается *просрочки доставки багажа* на железнодорожном транспорте, то здесь действуют правила, несколько отличающиеся от правил, регулирующих ответственность перевозчика за задержку в отправлении и доставке пассажира. Согласно ст. 108 УЖТ РФ за просрочку доставки багажа перевозчик уплачивает пассажиру, получателю при его выдаче пени в размере 3% платы за перевозку багажа за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку багажа. Просрочка доставки багажа исчисляется с 24 часов суток, когда должен прибыть багаж.

Ответственность перевозчика за *утрату, недостачу и повреждение (порчу) багажа* устанавливается по правилам ст. 796 ГК РФ, в соответствии с которой перевозчик несет ответственность за сохранность багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

На воздушном транспорте перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

Пассажир вправе считать багаж утраченным и потребовать возмещения стоимости его от железной дороги либо автоперевозчика, если багаж не прибывает в пункт назначения по истечении 10 суток после окончания срока доставки багажа (ст. 91 УЖТ РФ). На внутреннем водном транспорте багаж считается утраченным, если не прибывает в порт назначения по истечении 30 суток после окончания срока доставки (ст. 117 КВВТ РФ). Если багаж, за утрату или недостачу которого перевозчик выплатил соответствующее возмещение, будет впослед-

ствии найден, грузополучатель вправе потребовать выдачи этого груза или багажа, возвратив полученное за его утрату или недостачу возмещение (ст. 91 УЖТ РФ, ст. 117 КВВТ РФ, п. 3 ст. 796 ГК РФ).

Ответственность перевозчика за утрату либо повреждение (порчу) багажа является ограниченной, поскольку упущенная выгода как составная часть убытков, предусмотренных ст. 15 ГК РФ, в этом случае не взыскивается. В соответствии с п. 2 ст. 796 ГК РФ ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:

— в случае утраты или недостачи груза или багажа — в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;

— в случае повреждения (порчи) груза или багажа — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа — в размере его стоимости;

— в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, — в размере объявленной стоимости груза или багажа (ст. 107 УЖТ РФ, ст. 119 КВВТ РФ).

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

Документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и т.п.), составленные перевозчиком в одностороннем порядке, подлежат в случае спора оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.

Некоторой оригинальностью отличаются правила, установленные ст. 119 Воздушного кодекса РФ, которая ограничивает размер стоимости утраченного багажа 600 руб. за 1 кг веса багажа.

Наряду с мерами гражданско-правовой ответственности транспортные уставы и кодексы предусматривают правила, направленные против *неосновательного обогащения перевозчика*. Так, перевозчик наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, возвращает пассажиру, получателю

плату за перевозку багажа, а также иные причитающиеся пассажиру, получателю платежи, взысканные за перевозку утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) багажа (ст. 107 УЖТ РФ).

Изменение пределов ответственности перевозчика возможно только в определенных законом случаях. По общему правилу, установленному п. 2 ст. 793 ГК РФ, соглашения транспортных организаций с пассажирами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Иная ситуация складывается с регулированием ответственности перевозчика на морском транспорте. Здесь перевозчик может быть освобожден от ответственности за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, полностью или частично, если докажет, что причиной вреда явились умысел или грубая неосторожность самого пассажира (ст. 189 КТМ РФ).

Что касается *повышения пределов ответственности*, то оно возможно по соглашению сторон (ст. 191 КТМ РФ).

Пассажир несет ответственность за искажение наименования багажа, а также сведений о свойствах багажа, при перевозке которого требуются особые меры предосторожности. Например, на железнодорожном транспорте в этом случае он уплачивает штраф в размере двукратной стоимости платы за перевозку багажа, грузобагажа (ст. 111 УЖТ РФ). За отправление в сданных для перевозки предметов, перевозка которых в качестве багажа, грузобагажа запрещена, отправитель грузобагажа, пассажир уплачивают штраф в размере 10-кратной стоимости платы за перевозку багажа, если в соответствии с законодательством РФ перевозка таких предметов не влечет за собой административную или уголовную ответственность.

Пассажир несет ответственность за полную или частичную утрату, повреждение (порчу) им имущества железнодорожного транспорта, в том числе предоставленного ему в пользование в процессе перевозки. За такое правонарушение с пассажира взимается стоимость утраченного или поврежденного (испорченного) имущества в порядке, установленном законодательством РФ (ст. 112 УЖТ РФ). Обстоятельства, являющиеся основанием для имущественной ответственности пассажиров при осуществлении соответствующих перевозок, удостоверяются

коммерческими актами или актами общей формы, составляемыми перевозчиками получателей багажа (ст. 160 КВВТ РФ).

Как известно, *изменение и расторжение договора* возможны по соглашению сторон, если иное не предусмотрено ГК РФ, другими законами или договором. По требованию одной из сторон договор может быть изменен или расторгнут по решению суда только:

- при существенном нарушении договора другой стороной;
- в иных случаях, предусмотренных ГК РФ, другими законами или договором.

Существенным признается нарушение договора одной из сторон, которое влечет для другой стороны такой ущерб, что она в значительной степени лишается того, на что была вправе рассчитывать при заключении договора (ст. 450 ГК РФ). В особых случаях, установленных транспортными уставами и кодексами, договор перевозки может быть прекращен как по инициативе перевозчика, так и по инициативе пассажира.

Прекращение по инициативе перевозчика действия договора перевозки пассажира допускается в случае:

- нарушения пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством РФ норм (п. 5 ст. 110 КВВТ РФ);

- отказа пассажира выполнять требования, предъявляемые к нему федеральными авиационными правилами;

- если состояние здоровья пассажира требует особых условий воздушной перевозки, либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц;

- отказа пассажира оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;

- отказа пассажира оплатить перевозку следующего с ним ребенка;

- нарушения пассажиром правил поведения, создающего угрозу безопасности полета либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнения распоряжений командира воздушного судна;

- наличия в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ;

- военных или иных действий, создающих угрозу захвата судна;
- блокады пункта отправления или пункта назначения;
- задержания судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора;
- привлечения судна для государственных нужд;
- гибели судна или его захвата;
- признания судна непригодным к плаванию;
- недоступности порта отправления или порта назначения для судна (блокады порта, аварии судна, недостаточного для судоходства уровня воды и другого).

При отказе перевозчика от исполнения договора морской перевозки пассажира до отхода судна пассажиру возвращаются вся плата за провоз пассажира и плата за провоз его багажа, после начала рейса — их часть в размере, пропорциональном расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена.

Одной из специфических обязанностей пассажира является прохождение предполетного досмотра, осуществляемого уполномоченными лицами служб авиационной безопасности в целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна. При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

Прекращение договора перевозки по инициативе пассажира на воздушном транспорте допускается в случаях отказа от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за 24 часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок (ст. 108 Воздушного кодекса РФ). В этом случае пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать 25% суммы, уплаченной за воздушную перевозку. На морском транспорте отказ пассажира от договора морской перевозки пассажира допускается как до отхода судна, так и после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров. В случае если пассажир отказался от договора морской перевозки пассажира не позднее установленного срока либо не явился к

отходу судна вследствие болезни или отказался от перевозки по зависящим от перевозчика причинам, пассажиру возвращается вся уплаченная им плата за проезд и плата за провоз багажа.

Статья 185 КТМ РФ допускает *одностороннее изменение договора морской перевозки пассажира*. Перевозчик вправе задержать отход судна, изменить маршрут перевозки пассажира, место посадки и (или) высадки пассажира, если такие действия необходимы вследствие стихийных явлений, неблагоприятных санитарно-эпидемиологических условий в пункте отправления, пункте назначения или в пути следования по маршруту перевозки пассажира, а также вследствие других обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В указанных случаях перевозчик обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру реально понесенные им расходы. Однако это не умаляет право пассажира отказать от договора морской перевозки пассажира.

Если стороны не смогли достичь соглашения по возникшим спорам, заинтересованная сторона может обратиться за защитой нарушенного права в суд. Однако для того чтобы суд принял дело к рассмотрению, должен быть соблюден досудебный порядок урегулирования споров. Такой порядок установлен транспортными уставами и кодексами.

В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира перевозчику предъявляется заявление или претензия в аэропорту пункта отправления или в аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя. Отсутствие коммерческого акта не лишает пассажира права на предъявление претензии или иска. Однако в данном случае, как и при разрешении споров, вытекающих из железнодорожной перевозки, предъявление претензии является правом, а не обязанностью пассажира. Соответственно, независимо от предъявления претензии пассажир вправе заявить перевозчику иск.

Право на предъявление перевозчику заявления в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира имеют:

- в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, а также просрочки его доставки — пассажир или уполномоченное им лицо при предъявлении багажной квитанции или коммерческого акта;
- в случае прекращения по инициативе перевозчика договора воздушной перевозки пассажира — пассажир (ст. 125 Воздушного кодекса РФ).

Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев. Указанный срок в случаях возмещения вреда пассажиру исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии. Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии (ст. 126 Воздушного кодекса РФ).

На морском транспорте пассажир должен направить заявление в письменной форме перевозчику или его агенту в следующих случаях:

— явное повреждение каютного багажа — до или в момент высадки пассажира, явное повреждение иного багажа — до или в момент его выдачи;

— утрата или повреждение багажа, которые не являются явными, — в течение 15 дней со дня высадки пассажира или выдачи багажа либо с момента, когда он должен быть выдан.

В случае если пассажир не выполнил это требование, предполагается, если не доказано иное, что пассажир получил свой багаж неповрежденным. Заявления пассажира в письменной форме не требуются, если багаж осмотрен или состояние его проверено перевозчиком (ст. 402 КТМ РФ).

На внутреннем водном транспорте претензии, возникающие в связи с перевозками пассажиров, багажа, предъявляются перевозчикам по месту их нахождения. К претензии должны быть приложены документы в подлинниках или надлежаще заверенные копии документов, подтверждающие право заявителя на предъявление претензии. К претензии об утрате, недостатке или повреждении (порче) багажа должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость багажа. Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности, которые исчисляются в отношении:

— возмещения утраты багажа — по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки багажа;

— возмещения ущерба за недостачу, повреждение багажа — со дня выдачи багажа;

— задержки отправления или прибытия с опозданием пассажирского судна — со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии (ст. 161 КВВТ РФ).

На автомобильном транспорте до предъявления к перевозчикам исков, вытекающих из договоров перевозок пассажиров, могут быть предъявлены претензии. Право на предъявление претензий в досудебном порядке имеют лица, заключившие договоры перевозки, а также страховщики, выплатившие страховое возмещение в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиками своих обязательств по перевозкам пассажиров и багажа, предоставлению транспортных средств для перевозок пассажиров и багажа, грузов (ст. 39 УАТГНЭТ).

Претензии предъявляются перевозчикам по месту их нахождения. К претензии прилагаются следующие документы, подтверждающие право заявителя на предъявление претензии, или их копии, заверенные в установленном порядке:

— коммерческий акт — в случае порчи, недостачи или повреждения принятого к перевозке багажа;

— билет — в случае задержки отправления или опоздания прибытия транспортного средства, выполняющего регулярные перевозки пассажиров и багажа в междугородном сообщении.

Претензии могут быть предъявлены в течение срока исковой давности. Перевозчики обязаны рассмотреть предъявленные им претензии и о результатах их рассмотрения уведомить в письменной форме заявителей в течение 30 дней со дня получения соответствующей претензии.

Срок исковой давности по требованиям, возникающим из договора международной морской перевозки пассажира, составляет два года, при внутренней — три года (ст. 408, 411 КТМ РФ). На железнодорожном транспорте пассажиры и перевозчики могут предъявить заявление в суд в отношении друг друга в течение одного года (ст. 125, 126 УЖТ РФ).

8.3. Договор транспортной экспедиции

В ГК РФ договору транспортной экспедиции посвящена одноименная гл. 41.

Характеризуя договор транспортной экспедиции как обязательство, необходимо отметить, что оно содержит большое количество юридических связей, а потому является *сложным*. Договор транс-

портной экспедиции представляет обширный круг услуг, которые подчинены единой цели — освобождению грузоотправителя (грузополучателя) от забот, связанных с перевозкой груза.

По **ДОГОВОРУ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ** одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента — грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза.

Договор транспортной экспедиции относится к обширной группе договоров на оказание услуг и, как большинство из них, является *двусторонним, возмездным и консенсуальным*.

Согласно ст. 801 ГК РФ договором транспортной экспедиции может быть предусмотрена обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза.

Представляется целесообразным выделить следующие виды договора транспортной экспедиции:

1) *договор на организацию транспортно-экспедиционного обслуживания*. Транспортно-экспедиционный договор не может иметь своим предметом услуги, связанные с узловым соглашением либо с договором на организацию перевозок грузов, поскольку последние относятся к категории предварительных договоров и их условия могут быть уточнены в основных договорах. Однако договор на организацию перевозок грузов может содержать условия о предоставлении со стороны перевозчика транспортно-экспедиционных услуг. Действующим законодательством не исключается возможность заключения долгосрочного договора на организацию транспортно-экспедиционного обслуживания. Такой договор необходим при постоянном транспортно-экспедиционном обслуживании клиента. Стороны такого договора могут согласовать в договоре условия о цене услуг, порядке расчетов, сроках подачи заявок, типах и видах используемых транспортных средств, маршрутах перевозки и др.;

2) *договор о полном транспортно-экспедиционном обеспечении*. Услуги, связанные с договором смешанной перевозки грузов, безусловно, имеют свои особенности, которые должны быть отражены в гл. 41 ГК РФ и Федеральном законе от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Развитие внешнеторго-

вой деятельности обусловило появление на рынке транспортных услуг новых правовых субъектов — операторов смешанной перевозки грузов, которые взяли на себя полную организацию процесса доставки груза. Международная практика сложилась таким образом, что в качестве оператора смешанной (мультимодальной) перевозки грузов чаще всего выступает экспедитор, которого по праву называют «архитектором перевозки».

Действующее российское законодательство предоставляет правовую возможность экспедитору выступать в качестве организатора и исполнителя полного обслуживания клиента и принимать на себя обязанность доставки груза по схеме от склада грузоотправителя до склада грузополучателя. При этом экспедитору необходимо не только выполнить ряд транспортно-экспедиционных услуг, но и заключить от своего имени либо от имени клиента договор (договоры) перевозки. В этом случае экспедитор осуществляет деятельность в качестве транспортного посредника, который в одном лице совмещает функции экспедитора и транспортного агента — представителя перевозчика. Основные условия такого двойного сотрудничества — полный нейтралитет «экспедиторов-агентов» ко всем физическим и юридическим лицам, с которыми они вступают в договорные отношения, и неразглашение коммерческих тайн своих клиентов.

Единственным существенным условием договора транспортной экспедиции является его предмет. *Предметом договора* транспортной экспедиции являются действия транспортного экспедитора по оказанию услуг, связанных с перевозкой груза.

Как видно из определения договора, законодателем выделено два блока действий, связанных с перевозкой груза. 1) выполнение услуг; 2) организация выполнения услуг. Деятельность экспедитора по выполнению услуг, связанных с перевозкой груза, может быть двух видов: экспедитор может выполнять услуги самостоятельно либо вступая в отношения с третьими лицами от своего имени или от имени клиента.

Под **ОРГАНИЗАЦИЕЙ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ** понимается совокупность действий экспедитора, направленных на подготовку процесса транспортировки, его налаживание.

Весь комплекс услуг по обеспечению перевозки груза одним или несколькими видами транспорта состоит из следующих частей, обра-

зующих единую систему действий: упаковка (тарирование) груза, доставка перевозчику, погрузка в транспортное средство, перемещение груза в пространстве, перевалка груза с одного вида транспорта на другой, хранение груза, доставка груза от перевозчика на склад грузополучателя и т.п. Примером организации перевозки в соответствии с российским законодательством могут служить следующие действия экспедитора: выбор маршрута перевозки и видов транспорта, предварительные переговоры с перевозчиками и иными лицами, координация деятельности лиц, задействованных в процессе доставки груза.

Правовая связь между перевозчиком и экспедитором проявляется в том, что контрагентами по договору и того, и другого является грузоотправитель (грузополучатель), а отнюдь не в наличии либо отсутствии в предмете договора транспортной экспедиции юридических действий.

Сторонами договора транспортной экспедиции являются клиент и экспедитор.

В качестве **КЛИЕНТА** может выступать как отправитель, так и получатель груза. Законодателем установлено, что в качестве клиента могут выступать лишь грузоотправители или грузополучатели. Клиентами могут быть физические или юридические лица любой организационно-правовой формы, признаваемые субъектами гражданских прав и обязанностей.

ЭКСПЕДИТОР — гражданин или юридическое лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность на основании государственной лицензии и принявшее на себя обязательства выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с договором (договорами) перевозки груза на основании договора транспортной экспедиции.

Функции экспедитора может выполнять перевозчик. В настоящее время образованы новые коммерческие организации, которые ранее представляли собой структурные подразделения транспортных организаций, выступавших в роли перевозчика либо экспедитора. Предметом деятельности указанных организаций является выполнение различных услуг, связанных с перевозкой грузов. В ряде случаев они являются участниками договорных транспортно-экспедиционных отношений.

Для осуществления транспортно-экспедиционной деятельности нет необходимости получать соответствующую лицензию.

Экспедиторы могут быть классифицированы по следующим признакам:

— по специализации: юридические, страховые, терминальные (погрузочно-разгрузочные работы, хранение), стивидорные (погрузка и крепление груза в вагонах, на судах или автомобилях, выгрузка, взвешивание), экспедиторские (сопровождение груза в процессе перевозки), тальманские (прием, передача или выдача груза по количеству мест и массе);

— по сфере деятельности: международные экспедиторы (осуществляют деятельность, связанную с транспортно-экспедиционным обслуживанием экспортно-импортных и транзитных перевозок), операторы смешанных перевозок (осуществляют деятельность в пунктах стыка разных видов транспорта и при перевозках в смешанных сообщениях), а также внутренние экспедиторы (осуществляют деятельность в пунктах погрузки и выгрузки, а также при перевозке груза одним видом транспорта в пределах России).

Грузополучатель в соответствии с действующим законодательством не является стороной договора перевозки, но может выступать стороной договора транспортной экспедиции.

Согласно ст. 802 ГК РФ договор транспортной экспедиции заключается в *письменной форме*. Стороны транспортно-экспедиционного соглашения могут заключить договор, составив и подписав единый документ. Такой документ в соответствии со ст. 160 ГК РФ должен выражать содержание договора. В качестве оферты, содержащей существенные условия договора, клиентом могут быть использованы: стандартизированный документ, именуемый поручением на экспедирование; экспедиторское поручение на оформление стивидорного (на погрузку и размещение груза в транспортном средстве) и тальманского (на счет груза в ходе погрузки и выгрузки) контрактов; поручение, связанное с таможенным оформлением грузов и т.п. Письменный акцепт любого из перечисленных документов означает заключение договора транспортной экспедиции на выполнение конкретного поручения. Оферта в любом случае должна быть письменной, в то время как акцепт может быть в виде конклюдентных действий экспедитора, направленных на выполнение условий договора.

При несоблюдении письменной формы экспедитор в соответствии со ст. 162 ГК РФ вправе приводить письменные и другие доказательства (кроме свидетельских показаний) о заключении договора. Между тем подобные документы широко применяются в мировой экспедиторской практике. В соответствии с Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. и Правилами для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД/МТП 1992 г. организации *BIMCO* и *FLATA* разработали стандартизированные документы *COMBIDOC*, *MULTIDOC* и *FBL*.

Пункт 2 ст. 802 ГК РФ обязывает клиента выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обязанностей. На доверенности основаны представительские полномочия экспедитора в отношениях с третьими лицами — перевозчиками, таможенной, терминалами и т.д.

Содержание договора транспортной экспедиции составляет совокупность прав и обязанностей сторон.

Основной обязанностью экспедитора является выполнение или организация выполнения определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Экспедитор вправе отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос. В случае если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют договору транспортной экспедиции и экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указания клиента, экспедитор оказывает экспедиционные услуги исходя из интересов клиента. В любом случае экспедитор должен действовать в интересах клиента. Указания должны быть правомерными, осуществимыми и конкретными и не должны противоречить договору. Несколько иная ситуация складывается в тех случаях, когда указания клиента точные, но экспедитору необходимо отступить от них. Экспедитор обязан попытаться согласовать необходимые изменения с клиентом, а если это ему не удастся, то возможно одностороннее отступление от условий договора. Для этого необходимо одновременное наступление трех условий: необходимость отступления создана сложившимися обстоя-

тельствами; отступления производятся в интересах клиента; согласие клиента не получено в силу невозможности обратиться к нему либо неполучения ответа в разумный срок.

Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества. Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» экспедитору предоставлено право удержания, если это право четко обозначено в договоре транспортной экспедиции. За возникшую порчу груза вследствие его удержания экспедитором ответственность несет клиент.

В случае если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедлительно уведомлять клиента в порядке, определенном договором, о произведенных изменениях.

До представления клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей по договору. Непредставление клиентом информации о свойствах груза и условиях его перевозки может привести не только к ущербу клиента, но и к причинению вреда экспедитору и третьим лицам. Экспедитор вправе, но не обязан, проверять достоверность предоставленных клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения обязанностей по договору. Это означает, что если документы оформлены неверно, с нарушением требования законодательства, скреплены поддельными подписями и печатями контрагента клиента по договору поставки, то все неблагоприятные последствия принимает на себя клиент. В случае предоставления неполной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые до-

полнительные данные в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

Клиент имеет право выбирать маршрут следования груза и вид транспорта. Клиент может требовать от экспедитора предоставления информации о процессе перевозки груза только в случаях, когда это предусмотрено договором. Экспедитор не всегда имеет техническую возможность отслеживать груз в пути следования. Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» предусмотрено право клиента давать указания экспедитору в соответствии с договором.

Основной *обязанностью экспедитора* является оказание услуг в соответствии с договором транспортной экспедиции. Праву, предусмотренному п. 1 ст. 3 Закона, корреспондирует обязанность экспедитора уведомить клиента о допущенных отступлениях. В случае если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным. Порядок такого уведомления должен быть определен договором. Если же такой порядок договором не определен, то экспедитор обязан уведомить клиента наиболее быстрым и надежным способом.

Экспедитор, оказывающий услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязан предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством РФ о защите прав потребителей. В соответствии со ст. 8—10 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» потребитель вправе потребовать предоставления необходимой и достоверной информации об исполнителе, режиме его работы и реализуемых им услугах. Информация в наглядной и доступной форме доводится до сведения потребителей при заключении договоров об оказании услуг на русском языке, а дополнительно (по усмотрению исполнителя) — на государственных языках субъектов РФ и родных языках народов России.

При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ. Имеется в виду экспедиторская расписка в получении груза. Она имеет важное доказательственное значение, поскольку в

связи с консенсуальным характером договора транспортной экспедиции момент заключения договора и момент передачи груза экспедитору не совпадают. Что касается закрепления в законе обязанности экспедитора представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности, то следует исходить из того, что клиент является стороной таких договоров и имеет право требовать их предоставления.

Экспедитору запрещено страховать грузы без разрешения клиента. Этот запрет широко применяется в мировой практике.

При заключении договора транспортной экспедиции стороны вправе предусмотреть обязанности, не предусмотренные Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», ГК РФ, но не противоречащие им.

Главной *обязанностью клиента* является уплата вознаграждения экспедитору, а также возмещение понесенных им расходов в интересах клиента. Условия выплаты вознаграждения и суммы расходов экспедитору, как правило, устанавливаются условиями договора транспортной экспедиции.

Однако в процессе исполнения договора стороны могут по соглашению сторон изменять основание и порядок расчетов. При этом такое изменение возможно не только путем составления единого документа — дополнительного соглашения или обмена письмами, но и путем конклюдентных действий. Цена вознаграждения экспедитора должна определяться по соглашению сторон либо быть установлена тарифными руководствами и прейскурантами. Не исключено установление фиксированной платы за весь комплекс услуг, оказываемых экспедитором. Такой способ определения цены широко распространен в мировой практике при доставке груза по схеме «от двери до двери». При этом экспедитор принимает на себя ответственность за сохранность груза на всех этапах транспортировки. Для клиента такой вид ответственности наиболее предпочтителен, поскольку в случае утраты, порчи или повреждения груза ему нет нужды обращаться к каждому из перевозчиков, выполнявших смешанную перевозку грузов. Экспедитор, принимая на себя повышенную ответственность, получает дополнительное вознаграждение в виде разницы между фиксированной ценой и реальной стоимостью оказываемых услуг.

Клиент обязан своевременно предоставить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции. Кроме того, на клиента возложена обязанность предоставления экспедитору документов, необходимых для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля. Обязанность клиента по предоставлению информации подразумевает два аспекта: если ошибка в информации или ее непредоставление клиентом наносят вред экспедитору, клиент должен возместить потери; если же отсутствие информации наносит вред клиенту, он не может требовать никакой компенсации.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», экспедитор и клиент несут *ответственность* по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с гл. 25 ГК РФ. Из этого правила существует одно исключение, установленное п. 2 ст. 803 ГК РФ: в случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Ответственность за нарушение договора транспортной экспедиции в зависимости от оснований, субъекта ответственности и воли сторон может быть различной.

По общим правилам об ответственности *нарушившая сторона должна возместить контрагенту убытки и уплатить неустойку*. За отдельные виды нарушений (например, за утрату, повреждение (порчу), недостачу груза) предусматриваются ограничения размера ответственности. Стороны вправе своим соглашением установить повышенный размер ответственности. Вместе с тем п. 2 ст. 11 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» установлен запрет на ограничение ответственности по сравнению с требованиями, установленными настоящим Законом.

Названным Законом установлена ответственность как экспедитора, так и клиента, за односторонний отказ от исполнения договора транспортной экспедиции. В соответствии со ст. 806 ГК РФ любая из

сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. Нарушившая сторона должна возместить другой стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплатить штраф в размере 10% суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат. Указанным Законом, в отличие от ст. 806 ГК РФ, за односторонний отказ от исполнения договора, повлекший расходы другой стороны, предусмотрен штраф в размере 10% суммы расходов.

Пункт 1 ст. 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» устанавливает основания и размер *ответственности экспедитора* перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение груза. Экспедитор, виновный в несохранности груза, несет ответственность в следующих размерах:

— за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, — в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

— за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, — в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;

— за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, — в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере объявленной ценности;

— за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, — в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

Экспедитор отвечает за утрату, недостачу, повреждение или порчу груза только при наличии вины, которая презюмируется. Необходимость наличия вины здесь выражена в отрицательной форме словами «если не докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело». Сле-

довательно, для освобождения экспедитора от ответственности он должен доказать, что несохранность перевозимого груза вызвана не какими-то обстоятельствами, которые могут быть поставлены ему в вину, а иными, выходящими за пределы его возможностей обстоятельствами. В соответствии с п. 1 ст. 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» экспедитор, принявший все меры к обеспечению сохранности груза, но не выполнивший договора транспортной экспедиции по не зависящим от него обстоятельствам, должен быть освобожден от ответственности.

Экспедитор обязан возратить клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если только в договоре транспортной экспедиции это особо оговорено. Экспедитор должен также возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по его вине наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения. Такое требование соответствует общим нормам ГК РФ об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, которые предусматривают, что в состав убытков включаются реальный ущерб и упущенная выгода.

Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии — исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения. Определение стоимости недостающего груза зависит от его характера.

Пункт 7 ст. 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» устанавливает срок, по истечении которого груз считается утраченным. В данном случае законодатель применяет специальный прием, который можно назвать юридической фикцией. Само по себе истечение срока не свидетельствует о физической утрате груза. Возможны случаи неправильного оформления документов, в результате которых груз длительное время не может быть идентифицирован, и иные подобные случаи, когда груз на самом деле не утра-

чен. В большинстве случаев судьба груза просто неизвестна, и для того чтобы придать определенность сложившимся отношениям сторон договора транспортной экспедиции, его утрата предполагается. Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении 30 дней со дня срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции. Если же такой срок договором не определен, то груз не считается утраченным, если он доставлен в течение разумного срока, исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Разумность срока является понятием субъективным, поскольку при возникновении спора каждый раз оценку разумности придется давать суду. Сделать это довольно сложно, поскольку период доставки зависит от многих факторов.

В случае если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, недостатке или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, что они получили груз неповрежденным. Экспедитор вправе приводить доказательства обратного. В случае если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены при приеме груза обычным способом, такое уведомление экспедитору может быть сделано не позднее чем в течение 13 календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления. Речь идет о скрытых недостатках груза, т.е. таких, которые не могли быть установлены при приеме груза обычным способом.

Экспедитор обязан возместить убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. Если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере 3%, но не более 80% суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не до-

кажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. Законная неустойка в данном случае применяется для защиты слабой стороны в договоре в широком смысле этого слова. Экспедитор имеет не только более выгодное материальное положение в силу того, что является предпринимателем, но и обладает большими знаниями в области транспортно-экспедиционной деятельности, дающими преимущество при составлении договоров и иных документов. Для освобождения от возмещения неустойки, так же как и убытков, экспедитор должен доказать, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. Все остальные случаи, свидетельствующие о невиновности экспедитора, в расчет не принимаются.

В соответствии с п. 1 ст. 10 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» *клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации.* В случае если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере 10% суммы этих расходов.

Клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере 0,1% вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов. Ответственность клиента за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов предусмотрена в виде уплаты неустойки, которая составляет 1/10% вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки. Размер неустойки ограничен суммой причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.

В соответствии со ст. 11 Закона в договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответвен-

ности экспедитора по сравнению с установленным указанным законом или международным договором РФ размером ответственности. Ужесточение ответственности экспедитора по соглашению сторон не противоречит общим положениям ГК РФ об ответственности за неисполнение обязательств. Обычно стороны предусматривают повышенную ответственность экспедитора в случаях доставки груза по схеме «от двери до двери», когда экспедитор устанавливает повышенное вознаграждение за весь комплекс транспортно-экспедиционных услуг. Однако право увеличивать степень ответственности экспедитора редко используется в международной экспедиторской практике, хотя положения об этом содержатся почти во всех правилах транспортного экспедирования. Если клиент желает увеличить степень финансовой защиты, он обычно предпочитает это сделать путем грузового страхования. По этой причине модельные правила FIATA, касающиеся услуг грузового экспедирования, непосредственно не предусматривают возможность клиента «купить» повышенную ответственность.

Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» запрещает всякие соглашения экспедитора с клиентом, имеющие целью уменьшить или исключить возлагаемую на них ответственность.

При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки.

Исключение из правила об ответственности при осуществлении международных перевозок грузов составляют случаи ответственности экспедитора, предусмотренные п. 2 ст. 9 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Речь идет о нарушениях установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности. В этом случае экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки просрочки неустойку в размере 3%, но не более 80%

суммы причитающегося экспедитору вознаграждения. Кроме того, экспедитор обязан возместить убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента. Однако названные правила ограничения ответственности не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза не может превышать две расчетные единицы за 1 кг общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которое отвечает экспедитор. Следует отметить, что ответственность за утрату и повреждение груза устанавливается только за 1 кг веса утраченного груза, а не за место и транспортную единицу. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода экспедитором возмещается в полном объеме, но не более 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки.

За исключением случаев, когда споры возникают из отношений по оказанию экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, до предъявления экспедитору иска клиент должен обязательно *предъявить претензию*. Обязательный претензионный порядок обеспечивает расследование каждого случая нарушения экспедитором обязательств по договору транспортной экспедиции и выявление вызвавших его причин и дает возможность добровольного урегулирования спора между экспедитором и клиентом без вмешательства суда. Статья 13 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности устанавливает, что срок исковой давности исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска. Поскольку названная статья указанного Закона не содержит правила о том, что иски к экспедитору могут быть предъявлены только в случаях полного или частичного отказа экспедитора удовлетворить претензию либо неполучения от экспедитора ответа в течение установ-

ленных сроков, срок исковой давности должен исчисляться с момента, когда клиент узнал или должен был узнать о нарушении своего права. Претензионный срок в данном случае входит в срок исковой давности, т.е. момент возникновения прав на предъявление претензии к экспедитору совпадает по времени с моментом возникновения права на предъявление иска.

В п. 2 ст. 12 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» установлен круг субъектов, которым предоставлено право предъявления претензии экспедитору. К ним относятся клиент или уполномоченное им лицо, получатель груза, а также страховщик, приобретший право суброгации. При этом уполномоченное лицо клиента должно надлежащим образом подтвердить свои полномочия. Что касается страховщика, то кроме своих полномочий он должен также подтвердить право суброгации, которое предусмотрено не только нормами указанного Закона, но и ст. 965 ГК РФ. При рассмотрении в дальнейшем спора в суде последний вправе проверить обоснованность такого права. Для этого должна быть исследована причинная связь между конкретным нарушением и теми последствиями, которые послужили основанием для выплаты страховки.

ПРЕТЕНЗИЕЙ является направленное экспедитору письменное требование об уплате денежной суммы за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по договору транспортной экспедиции.

В случаях, когда клиент и экспедитор строят свои отношения на долгосрочной основе (например, по договору об организации транспортно-экспедиционного обслуживания), претензии о возмещении за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза должны предъявляться экспедитору по каждому договору отдельно. К претензии об утрате, недостаче или повреждении (порче) груза должны быть приложены соответствующие документы. К претензии должно быть приложено два вида документов. Документы первого вида должны подтверждать право на предъявление претензии, т.е. удостоверить, что предъявителем претензии является одно из лиц, перечисленных в п. 2 ст. 12 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Ко второму виду относятся документы, подтверждающие

количество и стоимость отправленного груза. Это первичные документы, подтверждающие покупку клиентом отправляемого товара, экспедиторская расписка в приеме груза под ответственность, складское свидетельство и т.п. Закон не требует приложения документов, подтверждающих качество товара, переданного экспедитору. В случаях с повреждением или порчей груза выявление вызвавших их причин и определение степени порчи и повреждения могло бы быть более быстрым, если бы соответствующие документы были приложены к претензии. Документы, прилагаемые к претензии, должны быть в подлиннике. Могут быть также приложены копии документов, засвидетельствованные в установленном порядке. Имеется в виду, что на копии документа руководитель организации, предъявляющей претензию, должен поставить свою подпись в том, что копия верна, и скрепить ее печатью организации. Если к претензии не приложены документы или требования объединены с нарушением закона, такая претензия подлежит возврату.

Для предъявления претензии к экспедитору установлен шестимесячный срок со дня возникновения соответствующего права. С учетом того, что срок исковой давности составляет один год, а экспедитору предоставляется право рассмотрения претензии в течение 30 календарных дней, срок на предъявление претензии представляется неоправданно большим. Для объективного и быстрого разбирательства вполне достаточно было бы и двухмесячного срока на предъявление претензии. Пунктом 4 ст. 12 указанного Закона установлено, что в отношении возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза срок на предъявление претензии исчисляется со дня, следующего за днем, когда груз должен быть выдан. Вместе с тем п. 7 ст. 7 Закона предусмотрено, что груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении 30 дней со дня срока доставки. Таким образом, эти два срока начинают течь одновременно.

В течение 30 дней со дня получения претензии экспедитор обязан в письменной форме уведомить заявителя о результатах рассмотрения претензии. Невыполнение этого требования дает право заявителю предъявить иск в установленном законом порядке. Возврат экспедитору претензии без рассмотрения ее по существу при нарушении заявителем порядка претензионного урегулирования возникшего спора не является отказом в удовлетворении претензии и не дает права на обра-

шение с иском. В тех случаях, когда экспедитор отказался рассмотреть претензию по существу со ссылкой на нарушение заявителем претензии установленного претензионного порядка, а истец оспаривает правильность такого отказа в рассмотрении претензии и считает претензионный порядок разрешения спора соблюденным, арбитражный суд принимает исковое заявление и возникшее разногласие по этому вопросу разрешает в судебном заседании. При признании претензионного порядка соблюденным исковое заявление рассматривается судом по существу. Если же претензия подлежит частичному удовлетворению, то в уведомлении должны быть указаны основания принятого решения. Получение такого уведомления не лишает права заявителя обратиться в суд за разрешением спора в неудовлетворенной части претензии. К уведомлению должны быть приложены возвращаемые заявителю документы, о чем должно быть указано в уведомлении.

Соблюдение претензионного порядка — необходимое условие возникновения у правомочного лица права на предъявление иска к перевозчику. Пропуск претензионного срока по отношению к экспедитору влечет за собой утрату права на иск. Срок для предъявления претензий к экспедитору является пресекательным и не может быть восстановлен судом. Однако экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию и по истечении установленного срока, если сочтет причину пропуска срока для предъявления претензии уважительной.

8.4. Договор фрахтования

Положения о договоре фрахтования получили свое закрепление в ст. 787 ГК РФ.

По **ДОГОВОРУ ФРАХТОВАНИЯ (ЧАРТЕР)** одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

До недавнего времени чартерные перевозки пассажиров и грузов осуществлялись только на морском и воздушном транспорте. Теперь договоры фрахтования получили широкое распространение также на автомобильном транспорте. УАТГНЭТ выделяет три вида перевозок

пассажиров и багажа: регулярные перевозки; перевозки по заказам; перевозки легковыми такси. При этом нерегулярные перевозки (перевозки пассажиров по заказам и перевозки легковыми такси) осуществляются в настоящее время на основании договора фрахтования (ст. 27 и 31). Кроме того, в соответствии с ч. 1 ст. 18 на основании договора фрахтования осуществляется перевозка груза:

— в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей (мусор, снег и т.п.);

— с сопровождением представителя грузовладельца.

На воздушном транспорте в последнее время широко стало использоваться понятие «авиатакси» («аэротакси»), которое обычно отличается от иных видов коммерческой авиации количеством перевозимых мест или грузов. В большинстве стран мира под термином «услуги авиатакси» понимаются заказные и маршрутные коммерческие авиаперевозки пассажиров и грузов с использованием самолетов и вертолетов легкой авиации. В России аэротакси осуществляют полеты по правилам для коммерческих авиакомпаний.

На морском транспорте различают рейсовый чартер, фрахтование на последовательные рейсы и контрактное фрахтование морского тоннажа.

РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР (*voyage charter*) — наиболее распространенный вид фрахтования, перевозка по которому, как правило, занимает один рейс. Чартер обычно предусматривает полную загрузку судна.

ФРАХТОВАНИЕ НА ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ (*consecutive voyages*) осуществляется, если количество груза, предъявляемое к перевозке, велико и судно может перевезти его только за несколько рейсов. В этом случае весь груз должен быть перевезен на одном судне, которое после выгрузки очередной порции груза возвращается в порт погрузки в балласте (без груза), и так до тех пор, пока груз не будет перевезен.

КОНТРАКТНОЕ ФРАХТОВАНИЕ МОРСКОГО ТОННАЖА (*contract of affreightment*) часто именуют генеральным соглашением. Оно опосредует перевозки большого количества груза несколькими судами, наименования которых в контракте отсутствуют.

Кроме того, существуют краткие формы чартера. К таким формам относится **БЭРСНОТ** (*berthnote*) — договор на перевозку попутных массовых грузов, содержащий ряд статей, характерных для чартерных перевозок: порядок расчета сталийного времени, распределение расходов по грузовым операциям, ставку фрахта.

В части остальных условий дается ссылка на одну из типовых проформ чартера.

Независимо от вида транспорта чартерные рейсы относятся к категории *нерегулярных* и применимы как для перевозки грузов, так и для перевозки пассажиров и багажа.

Договор фрахтования (чартер) является *двусторонним, возмездным, консенсуальным*.

Консенсуальный характер договора фрахтования предопределил то, что обязанности грузоотправителя по предъявлению груза и перевозчика по подаче транспортных средств под погрузку не составляют отдельного договора, а являются содержанием чартера. Так, на морском транспорте фрахтователь обязан обеспечить погрузку груза в течение *сталийного времени*. Для того чтобы отсчет сталии начался, капитан обязан подать в порт погрузки по адресам, указанным в чартере, предварительные *нотисы* об ожидаемой дате прибытия судна (например, за 5—15 суток) в порт. Чартером может быть предусмотрена премия за досрочное исполнение этой обязанности, т.е. за так называемое «спасенное» время — *диспач*. При задержке судна под погрузкой по истечении сталийного времени начинает течь *контр-сталийное* (штрафное) время, за которое фрахтователь уплачивает судовладельцу доплату к согласованному фрахту за задержку судна — *демередж*.

Предмет обязательства перевозчика (фрахтовщика) при чартере составляют действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов.

Как следует из определения договора фрахтования, в качестве *сторон договора* выступают фрахтовщик и фрахтователь. Статья 2 УАТГНЭТ дает следующие определения.

ФРАХТОВАТЕЛЬ — физическое или юридическое лицо, которое по договору фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств, предоставляемых на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов.

ФРАХТОВЩИК — юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору фрахтования обязанность предоставить фрахтователю всю либо часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов.

К примеру, в качестве фрахтовщика по договору фрахтования легкового такси может выступать юридическое лицо, которое имеет в штате водителей такси. На фрахтовщика при этом возлагаются обязанности по производству планового медицинского осмотра и планового технического осмотра, заполнению путевых листов, установке на такси таксометров со встроенными сертифицированными кассовыми аппаратами и полная ответственность по страхованию пассажиров от несчастного случая.

Водитель, являющийся работником фрахтовщика, действует в отношениях с фрахтователем от имени фрахтовщика. Данная ситуация вполне согласуется с положениями ст. 182 ГК РФ, согласно которой полномочие может явствовать из обстановки, в которой действует представитель. При этом сделка, совершенная водителем от имени фрахтовщика, создает гражданские права и обязанности у представляемого. Иная ситуация складывается, если юридическое лицо, организующее перевозки такси, нанимает водителей такси по гражданско-правовому договору. В качестве таких организаторов перевозок такси могут быть, например, так называемые диспетчерские службы, которые сами не осуществляют перевозок, а оказывают посреднические услуги по оформлению заказов на обслуживание автотранспортом. Водители, заключившие гражданско-правовые договоры с диспетчерскими службами, должны иметь статус индивидуального предпринимателя и зарегистрировать таксометр в налоговой инспекции. Контрагентом фрахтователя, т.е. фрахтовщиком, в рассматриваемом случае является водитель такси, действующий от собственного имени. Права

и обязанности по такому договору возникают непосредственно у водителя такси.

На морском транспорте чартер — это *письменный документ*, подписанный сторонами договора. Необходимыми его реквизитами являются: наименование сторон, обозначение судна и груза, места погрузки, места назначения или направления судна. Для оформления чартера в судоходстве широко применяются стандартные формы чартеров, которые одобрены такими организациями, как Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (*FONASBA*) и *BIMKO*. Иными словами, используются *проформы* (от лат. *proforma* — «ради формы» — форма или формуляр документа), представляющие собой один из способов типизации договорных форм. В стандартный чартер можно вносить изменения, вычеркивая или добавляя некоторые формулировки. Существуют стандартные чартеры на перевозку отдельных грузов: нефти, удобрений, угля, сахара, зерна, руды, леса. Одним из наиболее популярных стандартных чартеров является разработанный *BIMKO* рейсовый чартер для сухогрузных перевозок «Дженкон» (*Gencon*). Для контрактного фрахтования выпущены две стандартные формы: «Волкоа» (*Volcoa*) для сухогрузных перевозок и «Интеркоа 80», разработанная *INTERTANKO* и одобренная *BIMKO*.

При перевозках грузов по договору фрахтования автомобильным транспортом договор заключается в форме *заказа-наряда* на предоставление транспортного средства для перевозки груза. Заказ-наряд представляет собой упрощенную форму транспортной накладной, в которой не проставляются отметки о передаче груза. Реквизиты и порядок заполнения заказа-наряда устанавливается правилами перевозок грузов.

При автомобильных перевозках пассажиров по заказу договор фрахтования заключается в форме заказа-наряда в письменной форме (ст. 27 УАТГНЭТ).

Договор фрахтования легкового такси заключается в устной форме, что отличает его от договора фрахтования, опосредующего перевозки пассажиров и багажа по заказу. Устная форма считается соблюденной, если заказ сделан по телефону, Интернету и т.п., а также в тех случаях, когда сделка заключается непосредственно при посадке в такси.

Фрахтовщик выдает фрахтователю кассовый чек или квитанцию в форме бланка строгой отчетности, подтверждающие оплату пользования легковым такси.

Содержание договоров фрахтования существенно отличается в зависимости от вида транспорта, поэтому полагаем, что дальнейшее рассмотрение *прав и обязанностей сторон*, а также ответственности по договору целесообразно осуществлять по каждому виду транспорта отдельно.

Поскольку договор фрахтования является разновидностью договора перевозки, назовем лишь специфические права и обязанности сторон договора, которые свойственны чартеру.

Фрахтователь имеет право не принимать судно до тех пор, пока оно не будет приведено в мореходное состояние, а если эти работы закончатся позже даты канцелинга (разрыва договора), фрахтователь имеет право расторгнуть договор. Понятие мореходности судна включает и его укомплектованность квалифицированным экипажем. Если немореходность судна выявилась в рейсе и привела к утрате или порче груза либо к задержке в его доставке, то судовладелец должен доказать, что дефект судового оборудования, который вызвал немореходность, появился уже после выхода в рейс.

Фрахтовщик обязан надлежащим образом разместить груз согласно грузовому плану, который утверждается капитаном судна. При приеме груза обязанностью перевозчика является выдача фрахтователю коносамента.

Основной обязанностью перевозчика является доставка груза в установленные сроки. Перевозчик обязан в пути следования проявить надлежащую заботу о сохранности груза.

Судовладелец обязан указать в чартере грузоместимость, характеризующую объем судна в кубических метрах или кубических футах. Неисполнение этой обязанности влечет право требования фрахтователем с грузовладельца возмещения убытков в том случае, если в результате правонарушения он не сможет погрузить на судно весь груз. Грузоместимость является одной из важнейших характеристик договора фрахтования. Наряду с этим большое значение играет *грузоподъемность судна* — максимальный вес груза в тоннах, который разрешается погрузить на судно. Она является частью *дедвейта* — общего веса груза, топлива, воды и запасов, которые может принять судно.

Одной из особенностей чартера является то, что перевозчик не имеет права использовать отфрахтование судно (или помещения) для других, даже попутных перевозок, если это не согласовано с фрахтователем.

В большинстве случаев фрахтователь принимает на себя обязанность по погрузке или разгрузке судна. Однако до этого момента он должен подготовить его соответствующим образом к отправке и предъявить к перевозке в установленный срок.

Фрахтователь обязан уплатить провозную плату — *фрахт*. Чаще всего по соглашению сторон устанавливается фрахтовая ставка за единицу груза. В некоторых случаях, когда характеристики груза еще не известны, в чартере может быть оговорена ставка за тонну дедвейта или единицу объема грузовых помещений судна.

В чартере может быть предусмотрен *опцион* — право фрахтователя грузить на судно один из нескольких названных грузов. В этом случае фрахтовые ставки могут оговариваться отдельно для каждого груза. Оплата должна быть произведена либо непосредственно перед отправлением судна, либо через обусловленное количество дней после подписания коносамента.

Перевозчик в течение срока договора сохраняет за собой контроль и управление работой судна.

Согласно ст. 121 КТМ РФ допускается *уступка прав по чартеру*. При перевозке груза по чартеру фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступать свои права по договору морской перевозки груза третьим лицам. Фрахтователь, а также третье лицо, которому он уступил свои права, несет перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение договора морской перевозки груза.

Перевозчик несет ответственность за порчу, утрату или задержку доставки груза. Он также несет все коммерческие риски, связанные с простоем судна на рейсе, если они произошли не по вине фрахтователя (метеопричины, праздники), риски увеличения портовых расходов и цен на топливо и снабжение (по сравнению с расчетными на момент заключения чартера), риски гибели и повреждения судна, кроме тех случаев, когда это произошло по вине фрахтователя или его служащих (стивидоров).

По общему правилу вина перевозчика презюмируется. Однако если груз сопровождался проводником отправителя либо прибыл на

место за исправными пломбами отправителя груза или в исправной таре, бремя доказывания возлагается на отправителя или получателя.

Прежде чем рассматривать права и обязанности по договору воздушного фрахтования, отметим, что легальное определение данного договора несколько отличается от определения, приведенного в ГК РФ. Воздушный кодекс РФ в ст. 104 следующим образом определяет договор воздушного чартера: «по *договору фрахтования воздушного судна (воздушному чарттеру)* одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты».

В пассажирских проформах воздушного чартера обычно содержится обязанность авиакомпании выделить самолет определенного типа с экипажем для перевозки пассажиров. Кроме того, могут указываться вариант самолета, количество кресел и предельная коммерческая загрузка. Такой подход позволяет при наличии у фрахтовщика парка взаимозаменяемых воздушных судов заменить судно на аналогичное.

Фрахтовщик обязан выполнить свои обязательства в установленный срок. Сроки в договоре воздушного фрахтования устанавливаются приблизительно путем ссылки на график полета. При этом фрахтовщик должен привести воздушное судно в состояние, пригодное для полета и перевозки. В случаях, когда выполняется несколько последовательных рейсов, в договоре обычно указывается их общее количество, а конкретные дни и время полетов определяются специальным графиком, являющимся частью чартерного договора. В случае задержки рейса по вине авиакомпании фрахтователь вправе потребовать расторжения договора и возмещения убытков. Иное может быть предусмотрено положениями договора чартера.

К обязанностям фрахтовщика может относиться выполнение всех предполетных формальностей. К таковым можно отнести разрешение иммиграционных, таможенных, карантинных и пограничных вопросов, получение всех необходимых авиационных разрешений, обеспечение членов экипажа необходимой документацией и визами.

Фрахтовщик обязан в течение определенного договором периода времени погрузить груз на борт воздушного судна. Задержка же по

вине фрахтовщика будет рассматриваться как нарушение его обязательств по договору.

Фрахтовщик обязан выдать фрахтователю перевозочные документы. Выполнение погрузочно-разгрузочных работ также лежит на фрахтовщике в соответствии с правилами перевозок соответствующей авиакомпании.

Важнейшей обязанностью фрахтовщика является осуществление перевозки пассажиров, багажа и грузов по установленному в чартере маршруту. Договором может быть предусмотрено возложение и иных обязанностей, а также предоставление иных правомочий фрахтовщику.

Фрахтователь обязан уплатить фрахт, который обычно исчисляется исходя из себестоимости летного часа воздушного судна определенного типа. Летный час включает в себя амортизационные отчисления, эксплуатационные расходы, главной статьей которых являются расходы на топливо, оплата суточных экипажу, различные аэронавигационные и аэропортовые сборы и т.д. В настоящее время цена в договоре воздушного чартера в отличие от чартера морского не является существенным условием. Она обычно определяется в приложениях к договору (актах согласования цены рейса). В договоре воздушного чартера обычно не предусматривается уплата «мертвого фрахта», но оговаривается, что фрахтовщик имеет право использовать ту часть вместимости воздушного судна, которая не была использована фрахтователем.

Фрахтователь обязан предоставить фрахтовщику список пассажиров, который не может быть изменен без согласия фрахтовщика. В договорах чартера иногда указывается, что в обязанности фрахтователя входит сосредоточение всех пассажиров и багажа (грузов) в аэропортах отправления в предусмотренные сроки до вылета самолета, с учетом специфики каждого аэропорта и возможности обеспечения выполнения всех операций по посадке и погрузке. Фрахтователь, как правило, принимает на себя обязанность по договору обеспечить наличие соответствующих разрешений на ввоз, вывоз и на следование транзитом, в отношении пассажиров — наличие всех необходимых документов на въезд в страну следования, транзита и т.п.

В обязанности фрахтователя может входить своевременное обеспечение точной информацией пассажиров об условиях перевозки.

При совершении грузового воздушного чартерного рейса фрахтователь обязан подготовить соответствующим образом груз, включая его маркировку и упаковку, а также сообщить о свойствах груза фрахтовщику.

Ответственность сторон по данному договору наступает по общим правилам гл. 40 ГК РФ.

Фрахтовщик обязан возместить убытки, если он не обеспечил перевозку всего установленного в договоре объема груза.

Ни Воздушный кодекс РФ, ни ГК РФ не устанавливают какие-либо особенности при задержке воздушного чартерного рейса. Если же задержка рейса происходит по вине фрахтователя, фрахтовщик имеет право на возмещение ему убытков, связанных с простоем, и компенсацию расходов за дополнительные летные часы.

Особенности прав и обязанностей сторон чартера на автомобильном транспорте установлены УАТГНЭТ. Остановимся на наиболее существенных отличиях.

При осуществлении пассажирских перевозок по заказу фрахтовщик вправе устанавливать нормы перевозки багажа, провоза ручной клади. Багаж и ручная кладь должны соответствовать требованиям Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Ручная кладь не должна также препятствовать входу пассажиров в транспортное средство и выходу из него. При нарушении данных требований фрахтовщик вправе отказаться от перевозки багажа и провоза ручной клади. Багаж в неисправной упаковке к перевозке не принимается.

Договор фрахтования является консенсуальным, и обязанность фрахтовщика по подаче исправных транспортных средств под посадку вытекает непосредственно из договора фрахтования.

В соответствии с ч. 2 ст. 27 УАТГНЭТ договор фрахтования наряду с иными условиями должен включать в себя тип предоставляемого транспортного средства (при необходимости — количество транспортных средств), место подачи транспортного средства. К существенным условиям относятся также сроки перевозки, которые включают в себя помимо сроков доставки также сроки отправления и сроки подачи транспортных средств под посадку. Опоздание в подаче транспортных средств, равно как подача неисправных транспортных средств либо подача в иное место, чем указано в договоре, приравни-

вается к их непредоставлению. В таких случаях фрахтователю предоставляется право расторгнуть договор в одностороннем порядке, потребовать от фрахтовщика оплаты штрафа.

Фрахтователь имеет право расторгнуть договор или изменить его условия в связи с неисправностью транспортного средства, аварией и аналогичными причинами. Учитывая обстоятельства, при которых изменяется договор, а также учитывая характер изменения договора, первоначально уведомление может быть сделано в устной форме, что не исключает его последующего письменного оформления. При расторжении договора фрахтовщик обязан возратить стоимость фрахта. Данное правило вполне согласуется с положениями п. 4 ст. 453 ГК РФ, согласно которым стороны не вправе требовать возвращения того, что было исполнено ими по обязательству до момента изменения или расторжения договора, если иное не установлено законом или соглашением сторон. Представляется, что в рассматриваемом случае речь как раз и идет об «ином» установленном законом, а именно ч. 2 ст. 29 УАТГНЭТ.

При замене неисправного транспортного средства происходит изменение условий договора по соглашению сторон. Вопросы о возможности возврата части провозной платы фрахтователю при замене фрахтовщиком транспортного средства на автомобиль либо автобус более низкой комфортности или вместимости лучше урегулировать договором фрахтования при его заключении. Вопрос о замене транспортного средства должен решаться фрахтователем с учетом мнения пассажиров, которые, к сожалению, лишены права предъявления претензий напрямую к фрахтовщику. Однако в случае причинения вреда жизни или здоровью пассажира в результате аварии они имеют право предъявлять требования о возмещении вреда в соответствии с положениями гл. 59 ГК РФ.

При перевозках пассажиров и багажа легковым такси фрахтовщик обязан подать под посадку исправное транспортное средство. Маршрут перевозки определяется фрахтователем. Если он не определен, водитель легкового такси обязан осуществить перевозку по кратчайшему маршруту.

Плата за пользование легковым такси, предоставленным для перевозки пассажиров и багажа, определяется независимо от фактического пробега легкового такси и фактического времени пользования

им (в виде фиксированной платы) либо на основании установленных тарифов исходя из фактического расстояния перевозки и (или) фактического времени пользования легковым такси, определенными в соответствии с показаниями таксометра, которым в этом случае оборудуется легковое такси.

Фрахтовщик обязан выдать фрахтователю кассовый чек или квитанцию в форме бланка строгой отчетности, подтверждающие оплату пользования легковым такси. Указанная квитанция должна содержать следующие обязательные реквизиты:

- наименование, серия и номер квитанции на оплату пользования легковым такси;
- наименование фрахтовщика (адрес, номер телефона и ИНН фрахтовщика);
- дата выдачи квитанции на оплату пользования легковым такси;
- стоимость пользования легковым такси;
- фамилия, имя, отчество и подпись лица, уполномоченного на проведение расчетов.

В квитанции на оплату пользования легковым такси допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особые условия осуществления перевозок пассажиров и багажа легковыми такси (п. 109—111 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом).

В ст. 32 УАТГНЭТ рассмотрены случаи одностороннего отказа фрахтовщика от исполнения договора и его изменения, что является допустимым исключением из общих правил о расторжении договора. Такая возможность существует при простое легкового такси, связанного с ожиданием фрахтователя при остановке в пути следования по его требованию свыше времени, согласованного сторонами или оплаченного фрахтователем. Поскольку договор фрахтования легкового такси заключается в устной форме, то нет необходимости в письменном уведомлении об отказе. Более того, исходя из смысла ч. 1 ст. 32 УАТГНЭТ пассажир может быть поставлен в известность об отказе фрахтовщика исполнять договор фактом отсутствия такси.

При невозможности проезда легковым такси до пункта назначения по не зависящим от фрахтовщика причинам фрахтователь опла-

чивает стоимость пользования легковым такси до момента прекращения поездки (ст. 32 УАТГНЭТ), что согласуются с правилами ст. 416 ГК РФ, посвященными прекращению обязательства невозможностью исполнения по обстоятельствам, за которые ни одна из сторон не отвечает.

При перевозках легковыми такси фрахтовщик самостоятельно устанавливает нормы перевозки багажа и провоза ручной клади без согласования с фрахтователем (ст. 33 УАТГНЭТ). Речь идет о допустимом объеме (размере) и количестве перевозимых вещей в расчете на одного пассажира. Что касается свойств и упаковки вещей, входящих в состав багажа и ручной клади, то требования к ним устанавливаются Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а не фрахтовщиков. Предусматривается возможность одностороннего отказа фрахтовщика от приема к перевозке (провозу) вещей, которые в силу присущих им свойств и особенностей могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей. К ним относятся взрывчатые материалы, сжатые и сжиженные под давлением газы, легковоспламеняющиеся жидкости и твердые вещества, самовозгорающиеся вещества, окисляющие вещества и органические пероксиды, ядовитые и инфекционные вещества, радиоактивные материалы, едкие и (или) коррозионные вещества и другие вещества, обозначенные в вышеназванных Правилах. Отказ от перевозки (провоза) подобного рода вещей возможен не только на стадии их приема к перевозке, но и в процессе перевозки. Такая ситуация может возникнуть в случае, если пассажир не сообщил фрахтовщику о свойствах перевозимых вещей.

В легковых такси запрещается перевозка зловонных и опасных (легковоспламеняющихся, взрывчатых, токсичных, коррозионных и др.) веществ, холодного и огнестрельного оружия без чехлов и упаковки, вещей (предметов), загрязняющих транспортные средства или одежду пассажиров. Допускается провоз в легковых такси собак в намордниках при наличии поводков и подстилок, мелких животных и птиц в клетках с глухим дном (корзинах, коробах, контейнерах и др.), если это не мешает водителю управлять легковым такси и пользоваться зеркалами заднего вида (п. 114 Правил перевозок пассажиров и

багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом).

Размер *ответственности фрахтовщика* за непредоставление автомобильного транспортного средства (ч. 2 ст. 34 УАТГНЭТ) определяется иначе, чем размер ответственности перевозчика (ч. 1 ст. 34 УАТГНЭТ) за аналогичное нарушение. Штраф исчисляется не от стоимости груза, а от размера платы, установленной за пользование соответствующим транспортным средством. Термин «плата за пользование транспортным средством» представляется неудачным, поскольку речь может идти не о пользовании, а о резервировании вместимости транспортного средства.

В случае отказа фрахтователя от использования предоставленного транспортного средства фрахтовщик вправе отказаться от исполнения договора фрахтования и требовать уплаты фрахтовщику штрафа в размере 20% платы, установленной за пользование этим транспортным средством. Данная норма является диспозитивной, поэтому иное может быть установлено договором фрахтования.

Ответственность фрахтовщика за непредоставление транспортного средства, предусмотренного договором фрахтования, установлена ч. 2 ст. 34 УАТГНЭТ. Фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф в размере 20% платы, установленной за пользование соответствующим транспортным средством. Правило является диспозитивным, поэтому иное может быть установлено договором фрахтования.

В ч. 2 ст. 35 УАТГНЭТ установлена *ответственность фрахтователя* за отказ от пользования транспортным средством, предусмотренным договором фрахтования. В данном случае не имеет значения цель договора фрахтования — будь то перевозка груза или перевозка пассажиров и багажа по заказу либо легковым такси. Фрахтовщик может быть уведомлен об одностороннем отказе фрахтователя как до подачи транспортного средства под погрузку или посадку, так и после такой подачи. За данное нарушение фрахтователь обязан уплатить фрахтовщику штраф в размере 20% суммы фрахта, если иное не установлено договором фрахтования. Фрахтовщик также вправе потребовать от фрахтователя возмещения причиненных ему убытков в порядке, установленном законодательством РФ.

В соответствии со ст. 36 УАТГНЭТ фрахтовщик и фрахтователь освобождаются от ответственности, предусмотренной ст. 34 и 35

УАТГНЭТ, если неисполнение ими своих обязательств произошло вследствие:

- непреодолимой силы;
- временных ограничений или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенных в порядке, установленном законодательством РФ, по не зависящим от фрахтовщика и фрахтователя причинам;
- иных не зависящих от фрахтовщика и фрахтователя причин.

8.5. Договор буксировки

Перемещение материальных объектов может быть опосредовано не только договором перевозки, когда груз, багаж либо грузобагаж передаются под ответственность перевозчика. Возможны случаи, когда перевозчик предоставляет только услуги тяги (толкания) транспортного средства, не владея перемещаемым объектом. Обычно это происходит, когда необходимо доставить в пункт назначения несамоходное либо иное транспортное средство, которое не может самостоятельно перемещаться. Такие услуги оформляются договором буксировки.

Услуга по буксировке транспортных средств получила широкое распространение, например на внутреннем водном и морском транспорте. Именно КВВТ РФ и КТМ РФ содержат наибольшее количество норм, посвященных буксировке груза. К сожалению, в ГК РФ отсутствует единое определение договора буксировки для всех видов транспорта. Поэтому, обобщив положения транспортных уставов и кодексов, а также научные взгляды на правовую природу договора буксировки, приведем следующее его определение.

По **ДОГОВОРУ БУКСИРОВКИ** владелец одного транспортного средства обязуется переместить другое транспортное средство либо плавающий объект на определенное расстояние и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а владелец перемещаемого (буксируемого) объекта обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее (ст. 88 КВВТ РФ, ст. 225 КТМ РФ).

Указание в определении на «плавающий объект» можно считать условным. В подобных случаях имеется в виду не просто «объект,

обладающий свойством плавучести», а то, что именно это его свойство используется при перемещении. Подтверждением может служить уже то, что, например, бревна, представляющие собой как таковые плавучий объект, могут быть транспортированы путем размещения их на палубе или в трюме обычного грузового судна, т.е. в традиционных рамках договора перевозки груза.

Сторонами договора буксировки являются владельцы транспортных средств, один из которых (буксировщик) выступает в роли исполнителя, а другой (владелец буксируемого объекта) является заказчиком. Вместе с тем участником правоотношения по буксировке так же, как и при перевозке грузов, может быть грузополучатель. В связи с этим договор буксировки следует квалифицировать в качестве договора в пользу третьего лица.

Договор буксировки является *консенсуальным, возмездным, двусторонним.*

КТМ РФ различает два вида буксировки:

— *морскую буксировку* — буксировку судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние;

— *портовую буксировку* — выполнение маневров на акватории порта (в том числе ввод судна в порт либо вывод его из порта).

Портовая буксировка является наиболее часто используемым видом буксировки. Для крупных судов заключение договора такой буксировки в большинстве случаев является обязательным. Услуги буксировщиков необходимы для оказания помощи при осуществлении маневров, особенно на ограниченной акватории порта. На речном транспорте владелец буксирного судна также может на основании заявки в письменной форме осуществлять работы на рейде порта (п. 4 ст. 88 КВВТ РФ).

Договор буксировки на речном транспорте заключается в *письменной форме*. Согласно ст. 88 КВВТ РФ транспортная накладная и оформленные на основании ее дорожная ведомость и квитанция о приеме буксируемого объекта для буксировки подтверждают заключение договора буксировки. Однако допускается заключение договора портовой буксировки в устной форме. Статья 227 КТМ РФ содержит специальное правило о том, что соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна должно быть заключено в письменной форме. Устная форма

договора распространена и при автомобильной буксировке. На практике некоторые буксировщики вырабатывают стандартные формы договоров буксировки, заключить которые можно только лишь путем присоединения к их условиям в целом.

Условно исполнение договора буксировки можно разбить на три стадии:

- подготовка к буксировке;
- предоставление буксирующего транспортного средства буксировщиком и буксируемого объекта — отправителем;
- осуществление буксировки.

Подготовка к буксировке равным образом лежит на обеих сторонах. Их обязанностью при этом является заблаговременно привести свое судно в состояние, пригодное для безопасного плавания, в соответствии с правилами буксировки, техническими условиями формирования и оснастки плотов, а также договором буксировки. Порядок укомплектования буксируемого объекта экипажем или проводниками определяется соглашением сторон, если иное не предусмотрено правилами буксировки. Обязанность предоставить буксирное оборудование (тросы и т.п.) лежит на владельце буксира (ст. 228 КТМ РФ, ст. 89 КВВТ РФ).

Если в качестве буксируемого объекта выступает плот, то его отправитель на стадии подготовки обязан осуществить:

- формирование плотов;
- оборудование причальных устройств в портах отправления, а также в пунктах отстоя и переформирования плотов (ст. 90 КВВТ РФ).

Владелец буксируемого объекта должен его предъявить для осмотра не позднее чем за 12 часов до срока отправления. Буксировщик, в свою очередь, обязан до приема буксируемого объекта:

- провести его осмотр;
- проверить необходимые для буксировки документы, оснастку (такелаж) и оборудование буксируемого объекта;
- проверить габариты буксируемого объекта;
- проверить соответствие буксируемого объекта правилам плавания, а в отношении плотов — соответствие плота техническим условиям формирования и оснастки плотов.

В случае обнаружения дефектов и недостатков, препятствующих буксировке, должен быть составлен акт с перечнем таких дефектов и

недостатков и указанием сроков их устранения. При отсутствии или устранении дефектов и недостатков, препятствующих буксировке, стороны составляют акт о готовности буксируемого объекта к буксировке, на основании которого оформляется транспортная накладная на буксировку (ст. 91 КВВТ РФ).

Буксировка должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с хорошей морской практикой (ст. 228 КТМ РФ). Буксировка осуществляется под управлением капитана буксирующего судна (п. 1 ст. 229 КТМ РФ). В случае если буксируемый объект имеет на борту экипаж, его члены обязаны исполнять распоряжения капитана буксирующего судна в части обеспечения безопасности судоходства, сохранности буксируемого объекта и принимать меры по предупреждению транспортных происшествий с буксируемым объектом (п. 3 ст. 89 КВВТ РФ). Однако стороны договора морской буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению морской буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта (ст. 229 КТМ РФ). Противоположное правило действует для портовой буксировки, которая осуществляется под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта (ст. 230 КТМ РФ). Но и в этом случае стороны вправе своим соглашением предусмотреть иное.

Судно или иной плавучий объект, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного плавучего объекта, должны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана (п. 3 ст. 228 КТМ РФ). При неблагоприятном прогнозе погоды капитан обязан задержать выход в море. В случае если во время буксировки суда будут застигнуты штормом, капитан буксирующего судна должен принять все меры предосторожности, рекомендуемые в таких случаях хорошей морской практикой (уменьшить ход, увеличить длину буксирных тросов, лечь на более благоприятный для буксируемого объекта курс, следовать в место укрытия от непогоды и т.д.).

Буксировщик обязан обеспечить переформирование плотов в пути для их прохода под мостами, через шлюзы и другие затруднительные для судоходства участки внутренних водных путей, а также проводку плотов вспомогательными судами через такие участки, профилактический и аварийный ремонт в пути (ст. 90 КВВТ РФ). В случае

транспортного происшествия с буксируемым объектом капитан буксирующего судна, отправитель и члены экипажа буксируемого объекта обязаны совместно принять меры по уменьшению нанесенного таким происшествием ущерба и ликвидации его последствий (п. 2 ст. 90 КВВТ РФ).

В договоре обычно не определяются сроки завершения буксировки. Это связано с тем, что владелец буксирующего судна, как правило, не может гарантировать движение каравана с предварительно установленной скоростью. В то же время предусматривается, что владелец буксирующего судна и его капитан должны, насколько позволяют обстоятельства, приложить все усилия к тому, чтобы осуществить буксировку без перерыва и задержки, которые не вызываются необходимостью.

Буксировщик обязан известить получателя о времени прибытия буксируемого объекта в порт назначения не позднее чем за 24 часа, а также повторно за шесть часов до прибытия буксируемого объекта (п. 1 ст. 93 КВВТ РФ). В свою очередь, получатель должен обеспечить круглосуточный прием извещений о прибытии плотов и указать капитану буксирующего судна место постановки буксируемого объекта и место его приема, а также безопасную постановку буксируемого объекта (п. 2 ст. 93 КВВТ РФ). Не позднее двух часов после прибытия и постановки плавобъекта в указанном получателем месте стороны должны составить акт окончания буксировки. Буксируемый объект передается получателю под роспись, которая проставляется в дорожной ведомости. В случае если буксируемый объект доставлен в порт назначения с признаками повреждения, буксировщик совместно с получателем буксируемого объекта осуществляет его осмотр и оценку повреждений. В отношении плотов также производится подсчет единиц плотов, прибывших в исправном состоянии, с указанием в акте, составленном в соответствии с правилами буксировки, количества древесины на основании спецификаций без пересчета бревен и приблизительного количества древесины в поврежденных единицах плотов. Окончательная сдача и прием древесины из поврежденных единиц плотов осуществляются при выкатке бревен из воды на берег или путем пересчета их в воде представителями обеих сторон. Указанные действия должны быть осуществлены не позднее шести суток со времени прибытия плота (п. 3 ст. 93 КВВТ РФ).

Буксируемые объекты, принятые после наступления сроков прекращения обязательного их приема для буксировки, если они не могут быть доставлены по назначению или были задержаны в пути, должны быть приняты их отправителями на хранение и поставлены на длительный отстой, в том числе в зимнее время года, в месте остановки движения. В указанных случаях провозная плата за не пройденное расстояние возвращается отправителю буксируемого объекта (ст. 94 КВВТ РФ).

Главной обязанностью владельца буксируемого средства является оплата буксировки, которая, как правило, устанавливается в твердой сумме.

Хотя услуги по буксировке относятся к предпринимательской деятельности, при которой лицо несет строгую *ответственность*, т.е. ответственность, выходящую за пределы принципа вины, и может освободиться от ответственности, если докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы (п. 3 ст. 401 ГК РФ), ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке, наступает при наличии вины. Вина владельца буксирующего судна презюмируется, т.е. отсутствие вины доказывается лицом, нарушающим обязательство (п. 2 ст. 401 ГК РФ).

Вопрос об ответственности буксировщика при портовой и морской буксировке решается неодинаково.

При морской буксировке ответственность за ущерб, причиненный буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине (ст. 229 КТМ РФ). Вместе с тем стороны договора морской буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению морской буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. В таком случае действует обратное правило: ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине (ст. 229 КТМ РФ).

С точностью до наоборот решается вопрос об ответственности буксировщика при *портовой буксировке*. Здесь ответственность за ущерб, причиненный буксирующему судну либо находящимся на нем

людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине (ст. 230 КТМ РФ). И только в случае, когда стороны договора возложили обязанность по управлению портовой буксировкой на капитана буксирующего судна, ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксируемому судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Особые правила об ответственности буксировщика установлены при *буксировке в ледовых условиях*, поскольку она всегда связана с повышенным риском. В зависимости от ледовых условий такая буксировка может осуществляться как обычными судами, так и ледоколами. Владелец буксирующего судна в этом случае не отвечает за ущерб, причиненный буксируемому судну либо находящимся на нем людям или имуществу, если не доказано, что ущерб причинен по его вине (ст. 231 КТМ РФ). Судно, идущее во льду на буксире ледокола, не должно давать своему движению ход вперед без даваемого каждый раз особого приказа капитана ледокола. Оно должно быть постоянно готовым отдать буксир по первому требованию капитана ледокола. Владелец ледокола не несет ответственности за убытки, причиненные проводимому судну во время и вследствие проводки через лед и связанными с этой проводкой маневрами. Следует признать, что ответственность владельца ледокола за ущерб все же возникает и основана она на принципе вины.

8.6. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении

Прямое смешанное сообщение является эффективным способом доставки грузов на большие расстояния, когда в перевозке задействованы транспортные организации различных видов транспорта. Например, груз может сначала доставляться железнодорожным транспортом, затем морским, далее автомобильным и, наконец, воздушным.

При этом виде перевозок грузоотправителю не нужно заботиться о передаче груза с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы. Основанием возникновения правоот-

ношений, складывающихся при осуществлении такой доставки, является договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении.

Существует две характерные особенности такой перевозки:

— она осуществляется по единому транспортному документу, выписанному на весь путь следования;

— в перевозке участвуют два и более вида транспорта.

Правовому регулированию отношений, возникающих при осуществлении прямой смешанной перевозки грузов, посвящена ст. 788 ГК РФ, в соответствии с которой взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (*прямое смешанное сообщение*), а также порядок организации этих перевозок определяются *соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта*, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. В настоящее время разработан, но пока не принят закон о смешанных (комбинированных) перевозках. До его принятия следует руководствоваться правилами, установленными транспортными уставами и кодексами (гл. XIV КВВТ РФ, гл. УЖТ РФ).

Несколько слов следует сказать о терминологии, которая применяется в международном сообществе при правовом регулировании прямых смешанных перевозок:

— *мультимодальная перевозка* — смешанная перевозка грузов, при которой лицо, ее организующее, несет ответственность на всем пути следования независимо от количества принимавших участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа;

— *комбинированная перевозка* — интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой первоначальный и (или) конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким. При этом перевозка производится в одном и том же грузовом месте или транспортном средстве путем комбинации автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного или морского транспорта, по одному транспортному документу. Она производится без перегрузки с одного вида транспорта на другой. Это достигается применением специальных полуприцепов-контейнеров, перевозимых на железнодорожных платформах или речных и морских судах;

— *контрейлерная перевозка* — это комбинированная железнодорожно-автомобильная перевозка, при которой перевозится трейлер, полуприцеп или съемный кузов без водителя или тягача на железнодорожной платформе;

— *роудрейлерная (бимодальная) перевозка* — перевозка грузов в специализированных транспортных средствах. Роудрейлер — это обычный автомобильный полуприцеп, снабженный парой стальных железнодорожных колес, который может двигаться как по железной дороге, так и по шоссе;

— *лихтерная перевозка* — перевозка, при которой на специальное судно — лихтеровоз — грузится небольшая грузовая баржа — лихтер, которая доставляется к месту назначения и выгружается на воду.

При заключении договора перевозки в прямом смешанном сообщении грузоотправитель и первый перевозчик заключают договор, который удостоверяется *накладной*. Накладная следует вместе с грузом на всех участках перевозки вне зависимости от того, каким видом транспорта производится последняя. Транспортная организация, выполнив свой этап перевозки, передает в пунктах перевалки груз перевозчику другого вида транспорта. Передача груза подтверждается *передаточным актом*. Пунктами перевалки груза может быть не любая железнодорожная станция (автостанция) или порт (аэропорт), а только те из них, которые названы в качестве таковых в опубликованных сборниках правил перевозок и тарифов федеральных органов исполнительной власти в области отдельных видов транспорта. Кроме того, организации, имеющие право осуществлять перевалки, должны быть письменно уведомлены соответствующим органом.

До настоящего времени дискуссионным остается вопрос о правовом положении так называемых *соперевозчиков*, т.е. тех задействованных в доставке груза транспортных организаций, которые в отличие от первого перевозчика изначально в заключении договора с грузоотправителем не участвовали и транспортную накладную на смешанную перевозку грузов не выписывали. Вопрос заключается в том, состоят ли последующие перевозчики в договорных отношениях с грузоотправителем или стороной договора является только первый перевозчик.

В соответствии с п. 1 ст. 313 ГК РФ исполнение обязательства может быть возложено должником на третье лицо, если из закона,

иных правовых актов, условий обязательства или его существа не вытекает обязанность должника исполнить обязательство лично. В этом случае кредитор обязан принять исполнение, предложенное за должника третьим лицом. Представляется, что приведенные нормы как нельзя лучше подходят для объяснения правовой конструкции договора смешанной перевозки грузов.

Договор прямой смешанной перевозки грузов обладает рядом особенностей, одной из которых является особый перечень грузов, которые могут быть предъявлены к такой перевозке. Например, в соответствии со ст. 106 КВВТ РФ не допускается предъявление для перевозок в прямом смешанном сообщении грузов наливом в цистернах, а также сформированного в плоты леса. Перечень допускаемых для перевозок в прямом смешанном сообщении скоропортящихся и опасных грузов, а также грузов, которые должны сопровождать представители грузоотправителей, грузополучателей, устанавливается Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожном сообщении, утвержденные Министерством путей сообщения СССР, Министерством морского флота СССР, Министерством речного флота РСФСР 17—24 апреля 1956 г. Аналогичные правила установлены ст. 68 УЖТ РФ. Грузоотправитель обязан ясно и четко маркировать каждое грузовое место. В пункте перевалки не замаркированные грузы к дальнейшей перевозке не принимаются.

Специфика существует и в отношении правил подачи *заявки на перевозку*. Поскольку первому перевозчику требуется время на согласование всех условий перевозки с иными транспортными организациями, участвующими в перевозочном процессе, срок подачи заявок на осуществление перевозки в прямом смешанном сообщении является сокращенным. Статья 11 УЖТ РФ устанавливает, что заявки представляются не менее чем за 10 дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за 15 дней до начала перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также, если пунктами назначения указаны порты. При перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении заявки представляются организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный транспорт. В рассмотрении заявки участвует и владелец инфраструктуры, который в необходи-

мых случаях согласовывает ее с другими владельцами инфраструктур, организациями других видов транспорта, железными дорогами иностранных государств в срок не более чем 5 дней при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении и не более чем 10 дней при перевозках в прямом и не прямом международном сообщении, прямом и не прямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты.

Особые правила предусмотрены транспортными уставами и кодексами относительно *сроков доставки грузов*.

На внутреннем водном транспорте общий срок доставки грузов в прямом смешанном сообщении определяется, исходя из совокупности сроков доставки их внутренним водным транспортом и транспортом других видов и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на транспорте соответствующих видов. В случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении имущественную ответственность за просрочку доставки грузов несет сторона, по вине которой допущена такая просрочка. Следует отметить, что для заявителя требования о просрочке создают немало неудобств, поскольку на него возлагаются заботы по определению перевозчика, допустившего просрочку.

Сроки начала приема грузов внутренним водным транспортом от транспорта других видов в портах перевалки грузов при открытии навигации и сроки окончания приема грузов перед закрытием навигации сообщаются в организации транспорта смежного вида в соответствии с правилами перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Грузы, доставленные в порты перевалки грузов до наступления объявленного срока окончания приема грузов, принимаются в портах перевалки грузов от транспорта других видов беспрепятственно. В случае если такие грузы не могут быть доставлены в порты назначения внутренним водным транспортом в связи с закрытием навигации, организации, осуществляющие их перевалку в портах, обязаны по согласованию с грузоотправителями или грузополучателями определить, как поступить с такими грузами. Грузы, доставленные в порты перевалки грузов после наступления объявленного срока окончания приема грузов, могут быть сданы в портах перевалки грузов на хранение с согласия организаций, осуществляющих их перевалку в таких портах. При отказе указанных организаций от приема

грузов на хранение организации транспорта других видов по согласованию с грузоотправителями или грузополучателями определяют, как поступить с такими грузами. Грузы, перевозки которых осуществляются в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении и которые не доставлены в порты перевалки грузов в связи с закрытием навигации, должны быть с согласия в письменной форме грузоотправителей отправлены из другого порта по назначению в прямом железнодорожном сообщении. В указанных случаях сроки доставки грузов увеличиваются на время их задержки в связи с закрытием навигации.

На железнодорожном транспорте установлены аналогичные правила (ст. 71, 72 УЖТ РФ). Однако более конкретный срок установлен для сообщения портами об открытии или закрытии навигации в средствах массовой информации. Он должен быть сообщен не менее чем за 20 дней до даты открытия навигации или ее закрытия (ст. 71 УЖТ РФ). В отличие от правил, действующих на иных видах транспорта, ст. 75 УЖТ РФ специально оговаривает, что в случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении ответственность за просрочку доставки грузов несет перевозчик транспорта соответствующего вида, выдавший груз. Этот перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к организации того вида транспорта, по вине которого допущена просрочка доставки груза. Такая схема ответственности для грузоотправителей и грузополучателей является более предпочтительной. Им нет необходимости «ходить по перевозчикам» в поисках виновного.

Транспортными уставами и кодексами специально урегулирован вопрос о *принадлежности железнодорожных путей* в портах, предназначенных для перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. В соответствии с КВВТ РФ они принадлежат железным дорогам. Строительство и реконструкция в портах прирельсовых складов, предназначенных для приема и отправления грузов, перевозки которых осуществляются в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, проводятся в соответствии с проектами, согласованными с железными дорогами и другими заинтересованными организациями.

Поскольку в осуществлении прямой смешанной перевозки грузов участвует сразу несколько видов транспорта, особого регулирования

по сравнению с обычным договором перевозки грузов требует *вопрос о расчетах*. Так, в соответствии со ст. 113 КВВТ плата за перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении взимается:

— на железнодорожных станциях и в морских портах отправления — с грузоотправителей, исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по железным дорогам или морским путям;

— в речных портах перевалки грузов — с грузоотправителей или грузополучателей, исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по внутренним водным путям.

Плата за перевозки грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении взимается:

— в речных портах отправления — с грузоотправителей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по внутренним водным путям;

— на железнодорожных станциях и в морских портах перевалки грузов — с грузоотправителей или грузополучателей исходя из расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов по железным дорогам или морским путям.

Суммы указанных сборов включаются в перевозочные документы для взыскания с грузополучателей.

В соответствии со ст. 854 ГК РФ без распоряжения клиента списание денежных средств, находящихся на счете, допускается по решению суда, а также в случаях, установленных законом или предусмотренных договором между банком и клиентом.

Некоторые особенности существуют и при решении вопроса об *ответственности перевозчиков*, участвующих в исполнении прямой смешанной перевозки, за несохранность перевозимого груза. В соответствии со ст. 114 КВВТ РФ, ст. 79 УЖТ РФ ответственность за несохранность грузов до передачи их в портах перевалки лежит на сдающей грузы стороне, после передачи — на стороне, принявшей грузы. Охрана в портах груженых и порожних вагонов ведется организациями, осуществляющими перевалку грузов в портах. При установлении вины конкретного перевозчика в утрате, недостаче или повреждении (порче) грузов ответственность возлагается на этого перевозчика.

Имеет свои особенности и *порядок предъявления и рассмотрения претензий* участников прямой смешанной перевозки. Правилами п. 7 ст. 114 КВВТ РФ установлено, что претензии, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются:

— к перевозчику, осуществляющему деятельность на внутреннем водном транспорте, если конечным пунктом перевозки грузов является речной порт;

— другому перевозчику, который обслуживает конечный пункт перевозки грузов или в ведении которого находится данный пункт (порт, аэропорт, автостанция, железнодорожная станция).

Срок предъявления претензий к перевозчику о возмещении ущерба за утрату груза, возникшего при перевозках в прямом смешанном сообщении на железнодорожном транспорте, равен четырем месяцам (ст. 123 УЖТ РФ). На остальных видах транспорта специальный срок для предъявления претензий не установлен.

Некоторые транспортные уставы и кодексы предусматривают *специальный порядок исчисления срока исковой давности* по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза в прямом смешанном сообщении, о возмещении ущерба за утрату груза. Например, правилами ст. 408 КТМ РФ указанный срок начинается исчисляться по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки.

Глава 9. Транспортные договоры, направленные на обеспечение процесса перевозки

Группа договоров, направленных на обеспечение процесса перевозки, включает: договор на подачу транспортных средств под погрузку и предъявление груза к перевозке, договоры об организации перевозок, договоры между транспортными организациями, договоры оказания услуг по использованию объектов транспортной инфраструктуры, договоры между владельцами транспортных инфраструктур.

В подсистеме транспортных договоров, направленных на обеспечение процесса перевозки, можно выделить группу организационных договоров, признаками которых являются:

— неимущественный характер отношений, возникающих из этих договоров;

— направленность на организацию имущественных правоотношений.

К числу транспортных организационных договоров можно отнести договор на подачу транспортных средств под погрузку и предъявление груза к перевозке, договоры об организации перевозок грузов, договоры об организации регулярных перевозок пассажиров договоры между транспортными организациями (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов), договоры между владельцами транспортных инфраструктур.

Каждый из перечисленных договоров предназначен для обеспечения процесса перевозки и неразрывно связан с ним. Связь эта проявляется в том, что при отсутствии услуги по доставке груза, пассажира или багажа с помощью транспортных средств данные договоры теряют всякий смысл, поскольку обеспечивать им нечего. Но при отсутствии названных договоров не состоится сама перевозка.

9.1. Договор об организации перевозок грузов

Долгосрочные гражданско-правовые договоры об организации систематических перевозок впервые получили свое закрепление в действующем ГК РФ. Таким образом была выражена дань признания важности и необходимости этого гражданско-правового института.

На автомобильном транспорте договор о систематических перевозках грузов традиционно именовался годовым, на речном транспорте — навигационным, на воздушном транспорте — специальным.

В настоящее время договор об организации перевозок сформулирован в ст. 798 ГК РФ следующим образом.

По ДОГОВОРУ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец — предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

Предметом договора являются действия перевозчика и грузовладельца по организации перевозок в будущем. Договор об организации перевозок можно с уверенностью назвать организационным во всех смыслах.

Особенностью договора об организации перевозок является то, что договоры об организации перевозок грузов являются *долгосрочными*. Это означает, что действие этих договоров распространяется на отношения сторон в течение длительного периода времени. В п. 1 ст. 798 ГК РФ указывается, что долгосрочные договоры об организации перевозок могут заключаться при *систематических* перевозках грузов. Пункт 2 названной статьи устанавливает, что перевозчик обязуется в установленные сроки *принимать* (а не принять), а грузовладелец — *предъявлять* (а не предъявить) к перевозке грузы в обусловленном объеме. Следовательно, договор об организации перевозок предполагает *заключение не одного, а множества договоров*.

Договоры об организации перевозок можно охарактеризовать как разновидность *консенсуального, двустороннего, взаимного, безвозмездного организационного* договора.

В настоящее время ст. 798 ГК РФ дает лишь общее определение договоров об организации перевозок, не выделяя конкретных их видов. Договоры об организации перевозок в зависимости от вида транспорта можно классифицировать следующим образом.

На железнодорожном транспорте юридические особенности договора об организации перевозок грузов рельефно проявляются в связи с большим количеством предусмотренных УЖТ РФ императивных норм, регулирующих порядок подачи транспортных средств под погрузку и перевозку грузов.

Ярко выраженную особенность имеет договор об организации морской перевозки грузов. В соответствии со ст. 118 КТМ РФ условия перевозок грузов, согласованные сторонами в договоре об организации перевозок грузов, считаются включенными в договор перевозки груза в определенном рейсе, если иное не предусмотрено таким договором. Еще одной особенностью договора об организации мор-

ской перевозки является то обстоятельство, что основной договор морской перевозки конкретного груза является консенсуальным в отличие от договоров перевозки на других видах транспорта.

На внутреннем водном транспорте ст. 68 КВВТ РФ практически дублирует текст ст. 798 ГК РФ.

Что касается воздушного транспорта, то в Воздушном кодексе РФ не нашлось места договору об организации перевозок. Однако это не означает, что на воздушном транспорте такие договоры не заключаются.

На автомобильном транспорте трудно выделить какие-либо юридические особенности договора об организации перевозки.

Свойства перевозимых грузов, безусловно, оказывают существенное влияние на условия их перевозок, а следовательно, и на содержание договоров об организации перевозок. Особого внимания требуют к себе как со стороны перевозчика, так и со стороны отправителя, опасные, особо опасные и крупногабаритные грузы.

При организации перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов стороны договора об организации перевозок должны учитывать требования законодательства, направленные на безопасность таких перевозок.

Свои особенности имеют договоры об организации перевозок грузов в универсальных контейнерах, на поддонах, металлов и металлолома, зерновых (хлебных) грузов, скоропортящихся и минерально-строительных грузов.

Наконец, в качестве разновидностей договора об организации перевозок имеет смысл рассматривать договор на подачу и уборку вагонов и договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути.

В качестве *субъектов договоров* об организации перевозок в соответствии со ст. 798 ГК РФ выступают *перевозчик* и *грузовладелец*. Грузовладельцем может быть лицо, владеющее грузом на законных основаниях и способное предъявлять груз в обусловленном объеме. Грузовладелец и грузоотправитель не всегда совпадают в одном лице.

Что касается *грузополучателя*, то он в соответствии с действующим законодательством может быть участником правоотношений по организации систематических перевозок лишь в случаях, когда он совпадает в одном лице с грузоотправителем.

Долгосрочный договор об организации перевозок заключается в письменной форме.

Что касается *существенных условий договоров* об организации перевозок, то они включают в себя существенные условия договора на подачу транспортных средств под погрузку и по предъявлению груза к перевозке. В соответствии с требованиями ст. 791 ГК РФ договором об организации перевозок устанавливается срок подачи отправителю исправных транспортных средств под погрузку в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. Кроме того, в договоре должен быть определен срок погрузки (выгрузки), если она производится силами отправителя (получателя). Однако это правило действует, если такие сроки не установлены транспортными уставами, кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Следующая группа существенных условий установлена законом и перечислена в ст. 798 ГК РФ. К ним отнесены объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок.

Договор об организации перевозок относится к группе *неимущественных обязательств*. Стороны договора о систематических перевозках обязаны в установленные в договоре сроки заключать основные договоры на согласованных сторонами условиях.

Контрагент перевозчика обязан сделать оферту о заключении договора в следующем порядке:

1) при систематических перевозках грузов:

— путем подачи заявки на подачу транспортных средств под погрузку согласованного объема груза;

— путем оформления и подписания транспортной накладной (коносамента);

2) при систематической подаче и уборке транспортных средств под погрузку (выгрузку) на подъездных путях необщего пользования путем подачи уведомления.

Перевозчик обязан сделать акцепт путем подписания документа либо конклюдентными действиями одним из следующих способов:

1) при организации перевозок грузов:

— принимать заявки на перевозку;

— подавать транспортные средства под погрузку;

- принимать груз к перевозке;
- подписывать и выдавать транспортную накладную, удостоверяющую договор перевозки грузов;

2) при организации подачи и уборки транспортных средств на подъездных путях необщего пользования:

- принимать уведомления о необходимости подачи и уборке вагонов;

- подавать или убирать транспортные средства с подъездных путей необщего пользования.

Ответственность за нарушение условий договора об организации перевозок строится в соответствии с требованиями ст. 401—406 ГК РФ.

9.2. Договор о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке

Между перевозчиком и грузоотправителем существуют отношения, которые предшествуют заключению договора перевозки груза, а следовательно, лежат за рамками этого договора. Для того чтобы перевозчик смог принять под свою ответственность груз, отправитель должен его предъявить, а в необходимых случаях и осуществить погрузку. Перевозчик же должен, в свою очередь, подать под погрузку транспортные средства. Существуют различные мнения относительно значения заявок на отдельных видах транспорта и их юридической природы.

Заявка грузоотправителя включает в себя все существенные условия обязательства по подаче транспортных средств и их использованию и отвечает всем требованиям, предъявляемым к оферте (ст. 435 ГК РФ). Принятие указанной заявки (оферты) перевозчиком может квалифицироваться как акцепт оферты (ст. 438 ГК РФ). Таким образом, обязательство по подаче транспортных средств и их использованию всегда возникает из договора.

Гражданские права и обязанности могут возникать лишь из оснований, предусмотренных ст. 8 ГК РФ, в перечень которых не включены ни организационно-технические предпосылки, ни оперативное регулирование. Подача транспортных средств под погрузку основано на волеизъявлении сторон. Выражение воли оферента происходит в виде подачи заявки, которая действительно содержит все существенные

условия договора. Акцепт происходит в виде конклюдентных действий — принятия заявки и подачи под погрузку транспортных средств.

В соответствии с п. 1 ст. 791 ГК РФ перевозчик обязан подать отправителю груза 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. Вместе с тем п. 1 ст. 794 ГК РФ устанавливает, что перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором, а отправитель — за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам несут ответственность, определенную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Из анализа приведенных положений можно сделать вывод, что налицо гражданско-правовой договор. Как известно, под договором понимается соглашение двух и более лиц, направленное на установление, изменение гражданских прав и обязанностей (ст. 420 ГК РФ).

Гражданские права и обязанности могут возникать лишь из оснований, предусмотренных ст. 8 ГК РФ. В их перечень не включены ни организационно-технические предпосылки, ни оперативное регулирование. В рассматриваемом случае при подаче заявки отправитель направляет перевозчику оферту (предложение заключить договор (ст. 435 ГК РФ)). Заявка подается в письменной форме и содержит все существенные условия, необходимые для заключения договора. Принятие заявки перевозчиком и последующая подача транспортных средств под погрузку являются акцептом в форме конклюдентных действий (ст. 438 ГК РФ). Таким образом, договору перевозки, заключаемому в момент вручения груза, предшествует самостоятельный гражданско-правовой договор.

Предмет договора включает в себя действия перевозчика по подаче транспортных средств под погрузку и действия грузоотправителя по предъявлению груза к перевозке. Данный договор носит немущественный характер и является безвозмездным. Поэтому предмет договора позволяет охарактеризовать рассматриваемый договор как *организационный*.

Данный договор является *двухсторонним, безвозмездным, организационным, консенсуальным и публичным*.

Основной обязанностью грузоотправителя по договору является предъявление груза к перевозке в соответствии с поданной им заявкой. Действующий ГК РФ предоставляет право транспортным уставам и кодексам регулировать соответствующие отношения. Согласно УЖТ РФ заявки представляются грузоотправителем с указанием количества вагонов и тонн, железнодорожных станций назначения и других предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом сведений. В заявке грузоотправитель должен указать срок действия заявки, но не более чем 45 дней. Заявки представляются не менее чем за 10 дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за 15 дней до начала перевозок грузов в прямом международном сообщении, непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты. При перевозках грузов в прямом смешанном водно-железнодорожном сообщении заявки представляются организациями, осуществляющими перевалку грузов с водного транспорта на железнодорожный транспорт (ст. 11). При отправлении грузов с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего грузоотправителю, заявка представляется перевозчику грузоотправителем после ее согласования с владельцем указанного железнодорожного пути необщего пользования.

Перевозчик обязан рассмотреть представленную заявку в течение двух дней и в случае возможности осуществления перевозки направить эту заявку для согласования владельцу инфраструктуры с отметкой о согласовании заявки. По просьбам грузоотправителей или осуществляющих перевалку грузов организаций в случае срочной перевозки грузов перевозчики по согласованию с владельцами инфраструктур могут устанавливать сокращенные сроки представления заявок. Перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки в случаях:

- введения прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза;
- отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки;
- обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;
- в иных случаях, предусмотренных УЖТ РФ, иными нормативными правовыми актами.

В этих случаях перевозчик возвращает заявку с указанием причин отказа грузоотправителю.

Поскольку договор о подаче транспортных средств под погрузку и предъявлении груза к перевозке в большинстве своем является *публичным*, правило о возврате заявки должно применяться с учетом требований ст. 426 ГК РФ¹. Это означает, что отказ перевозчика от заключения публичного договора при наличии такой возможности не допускается. Причины такого отказа должны быть вескими. Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами.

Особого внимания заслуживает правило, установленное ст. 11 УЖТ РФ, о том, что перевозчик должен представить заявки на согласование владельцу инфраструктуры, который, не являясь стороной договора, их рассматривает и в необходимых случаях согласовывает с другими владельцами инфраструктур, организациями других видов транспорта, железными дорогами иностранных государств. Срок для такого согласования — не более чем 5 дней при перевозках в прямом железнодорожном сообщении и не более чем 10 дней при перевозках в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, а также если пунктами назначения указаны порты. Владелец инфраструктуры возвращает заявку перевозчику с отметкой о результате согласования. Он имеет право отказать перевозчику в согласовании заявки в случаях:

- отсутствия между ними договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры;
- отказа организаций смежных видов транспорта, железных дорог, других владельцев инфраструктур в согласовании заявки;
- введения прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования грузов;
- обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;
- в иных случаях, предусмотренных УЖТ, иными нормативными правовыми актами.

¹ Вопрос о публичности договора является дискуссионным. Большое количество оснований, позволяющих перевозчику отказать в принятии заявки, ставит публичный характер договора под сомнение.

В указанных случаях владелец инфраструктуры возвращает перевозчику заявку с указанием причин отказа. Следует обратить внимание, что перечисленные возможности отказа, которые не согласуются с интересами грузоотправителя, никак не связаны с личностью и поведением последнего.

Учет выполнения заявки, в том числе обеспечения грузоотправителя вагонами, контейнерами, а также погрузки грузов в вагоны, контейнеры, осуществляется в учетной карточке, которая подписывается перевозчиком и грузоотправителем по окончании каждых суток такой погрузки.

Форма заявки на перевозку грузов, правила и порядок ее оформления и представления, форма учетной карточки для учета выполнения заявки, порядок ее ведения и оформления устанавливаются Правилами приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом (ст. 12 УЖТ РФ).

На автомобильном транспорте договор перевозки груза может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов — заявки грузоотправителя. Обязательные реквизиты заказа, заявки и порядок их оформления устанавливаются правилами перевозок грузов (ст. 8 УАТГНЭТ).

На морском транспорте при заключении реального договора морской перевозки грузов предъявление груза к перевозке отправителем может осуществляться по особому документу — погрузочному ордеру (поручению на отгрузку экспортных, транзитных и реэкспортных грузов, письменному объявлению). В нем содержится волеизъявление отправителя заключить договор. Соглашаясь с предложением отправителя, перевозчик или его агент выписывает коносамент, в котором получает выражение воля перевозчика заключить договор на условиях, изложенных в погрузочном ордере. Таким образом, в этом случае договор заключается с помощью двух документов — погрузочного ордера и коносамента. Отправитель обязан заполнить погрузочный ордер в восьми экземплярах, в котором, в частности, должен указать точное наименование отправителя и получателя, транспортную маркировку, род упаковки, наименование груза.

До предъявления груза к перевозке грузоотправитель обязан подготовить груз таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозки, сохранность груза, судна и контейнеров. Он обязан нанести на

предъявляемые для перевозки тарные и штучные грузы, а также транспортные пакеты маркировку в соответствии с требованиями государственных стандартов на маркировку грузов и правил перевозок грузов (ст. 68 КВВТ РФ, ст. 18 УЖТ РФ).

Грузоотправитель в определенных случаях должен предъявить к перевозке груз, уже погруженный в транспортные средства. Такие случаи могут быть предусмотрены соглашением сторон, транспортными уставами и кодексами, а также издаваемыми в соответствии с ними правилами (п. 2 ст. 791 ГК РФ).

Основной *обязанностью перевозчика* является подача транспортного средства под погрузку. Транспортное средство должно быть в исправном техническом и коммерческом состоянии. Исправность транспортного средства в коммерческом отношении характеризуется:

- качеством очистки от перевозимого груза;
- отсутствием постороннего запаха, масляных пятен и других загрязнений, которые могут испортить груз;
- отсутствием щелей и отверстий, через которые может произойти утечка груза или проникнуть влага или искра от локомотива либо других источников;
- отсутствием внутри транспортного средства в стенах или на полу торчащих гвоздей или болтов, которые могут повредить груз;
- плотным закрытием и надежностью закрепления боковых и потолочных загрузочных люков самоуплотняющихся дверей и др.

Отправитель груза вправе отказаться от непригодных для перевозки поданных транспортных средств.

Статья 9 УАТГНЭТ содержит правило о том, что в случае предоставления перевозчиком транспортных средств, контейнеров, непригодных для перевозок соответствующего груза, или подачи транспортных средств, контейнеров в пункт погрузки с опозданием грузоотправитель вправе отказаться от исполнения договора перевозки груза и взыскать с перевозчика штраф за невывоз груза.

В соответствии с п. 1 ст. 124 КТМ РФ перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее

надлежащие прием, перевозку и сохранность груза. Перевозчик не несет ответственности за немореходное состояние судна, если докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками). На морском транспорте при перевозке груза в линейном сообщении место погрузки груза определяется перевозчиком. Перевозчик извещает отправителя о месте погрузки груза, если она проводится в необычном для данного порта месте погрузки груза (ст. 127 КТМ РФ).

На внутреннем водном транспорте установлен следующий порядок исполнения этой обязанности. О времени прибытия судна под погрузку перевозчик извещает грузоотправителя не позднее, чем за шесть часов до подачи судна, если погрузка осуществляется грузоотправителем. Последний, получив извещение о времени прибытия судна, обязан заблаговременно (не позднее чем через два часа с момента извещения) уточнить место погрузки (п. 3 ст. 73 КВВТ РФ). Место, указанное грузоотправителем или грузополучателем, должно быть пригодно для погрузки груза, не должно представлять опасность для судна и (или) его экипажа. В случае если грузоотправителем указано место, непригодное для погрузки либо небезопасное для судна и (или) его экипажа, грузоотправитель обязан по требованию перевозчика указать другое место погрузки. Расходы, связанные с подачей судна, а также с подвозом груза к другому месту погрузки, в указанном случае несет грузоотправитель (ст. 73 КВВТ РФ).

При осуществлении железнодорожных перевозок действует правило, согласно которому перевозчик имеет право заменять предусмотренный заявкой железнодорожный подвижной состав одного вида подвижным составом другого вида, если перевозки грузов подвижным составом другого вида предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и при этом не увеличивается стоимость перевозок грузов (ст. 11 УЖТ РФ). О такой замене перевозчик должен предупредить грузоотправителя не позднее чем за 12 часов до момента подачи вагонов под погрузку. За внесение перевозчиком по инициативе грузоотправителя изменений в принятые заявки перевозчик взимает с грузоотправителя определенный сбор. Указанные изменения должны быть согласованы перевозчиком с владельцем инфраструктуры. Железная дорога на основании ст. 27 УЖТ РФ

обязана подавать под погрузку вагоны и контейнеры исправные, внутри и снаружи очищенные, в необходимых случаях промытые и продезинфицированные, годные для перевозки конкретных грузов, со снятыми приспособлениями, за исключением несъемных. Погрузка грузоотправителем грузов в поданные технически неисправные вагоны, контейнеры не освобождает железную дорогу от ответственности за несохранность груза. Пригодность вагонов, контейнеров в коммерческом отношении для перевозки конкретных грузов определяется грузоотправителем, если погрузка осуществляется им.

ГК РФ предоставляет право устанавливать ответственность сторон по договору транспортным уставам и кодексам (ст. 794). Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование транспортных средств для перевозки грузов устанавливается в виде штрафа.

В случае неправомерного отказа в согласовании заявки, поданной в соответствии с требованиями законодательства, перевозчик несет ответственность, предусмотренную договором об организации перевозок грузов. Здесь следует обратить внимание, что грузоотправитель, осуществляющий разовые перевозки грузов, лишен возможности воспользоваться данным правилом. Кроме того, не всякий договор об организации перевозок грузов содержит условия о такой ответственности перевозчика.

На автомобильном транспорте за несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера, предусмотренных договором перевозки груза, перевозчик уплачивает грузоотправителю за каждый полный час просрочки штраф в размере, установленном договором перевозки груза.

Воздушный кодекс РФ специальных норм об ответственности перевозчика и грузоотправителя за нарушение рассматриваемого обязательства не содержит. КТМ РФ регулирует ответственность за непредъявление груза к перевозке только при осуществлении перевозок по чартеру.

Законодательством предусмотрены случаи освобождения перевозчика и отправителя груза от ответственности за неисполнение обязательств по договору. Перечень обстоятельств, которые могут служить основанием для такого освобождения, установлен в п. 2 ст. 794 ГК РФ. К ним относятся:

— непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения) и военные действия;

— прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленных в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом и кодексом;

— иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

В качестве иных случаев УЖТ РФ называет вину грузоотправителя в невыполнении перевозчиком принятой заявки (ст. 94).

9.3. Соглашения между владельцами транспортных инфраструктур

Правоотношения, участниками которых являются владельцы транспортной инфраструктуры, возникают из гражданско-правовых договоров. Действующее законодательство предусматривает возможность, а в некоторых случаях и обязательность заключения такого договора. Пунктом 2 ст. 8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления имуществом железнодорожного транспорта» определен перечень имущества, которое ОАО «РЖД» с согласия Правительства РФ вправе передавать в залог, а также распоряжаться иным образом объектами транспортной инфраструктуры, что допускает существование нескольких владельцев инфраструктур на железнодорожном транспорте. В соответствии со ст. 11 Федерального закона «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» одним из основных требований, предъявляемых к владельцам инфраструктур, является обязанность заключить со всеми владельцами сопредельных инфраструктур соответствующие соглашения, обеспечивающие согласованность действий сторон при осуществлении перевозок по территории нескольких транспортных инфраструктур.

Необходимость согласования деятельности владельцев транспортных инфраструктур в настоящее время существует на всех видах транспорта в связи с появлением большого количества частных перевозчиков. Например, на воздушном транспорте частные авиакомпании просто не в состоянии обойтись без согласованной работы диспетчерских служб, принадлежащих различным владельцам инфраструктур (аэропортов).

Показательными в этом плане являются нормы Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В соответствии со ст. 16 названного Закона операторы морских терминалов (*морской терминал* — совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров) и иные владельцы технологически взаимосвязанных объектов инфраструктуры морского порта обязаны заключать между собой соглашения, существенными условиями которых являются организация и обеспечение непрерывности технологического процесса оказания соответствующих услуг в морском порту, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта, ответственность сторон, в том числе ответственность по обязательствам, вытекающим из договоров оказания соответствующих услуг в морском порту, перед пользователями.

Вместе с тем в действующем законодательстве имеются примеры установления императивной обязанности перевозчика заключать при осуществлении перевозки в прямом смешанном сообщении договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры и согласовать такую перевозку со всеми владельцами инфраструктур, которые участвуют в осуществлении перевозки (абз. 2 п. 1 ст. 12 Федерального закона «О железнодорожном транспорте Российской Федерации»).

Итак, при необходимости осуществления перевозки грузов с использованием нескольких транспортных инфраструктур складываются два вида отношений:

— между перевозчиком и владельцами транспортных инфраструктур;

— между владельцами транспортных инфраструктур.

Первый вид отношений строится на возмездной основе согласно договорам оказания услуг. При этом перевозчик, являющийся заказчиком услуг, обязан их оплатить. Что касается второго круга отношений, то он строится на безвозмездной основе. Владельцам транспортных инфраструктур нет нужды платить друг другу, поскольку оплата за данные услуги уже произвел перевозчик. При этом ни один владе-

лец инфраструктуры не выполняет в отношении другого каких-либо работ, не оказывает ему услуг, не передает имущество. На основании договора между владельцами транспортных инфраструктур стороны организуют свою деятельность в целях обеспечения перевозки грузов. Между сторонами складываются организационные правоотношения, которые по своей правовой природе являются неличными неимущественными. Конечно же, можно проследить их правовую связь с имущественными отношениями. Так, при определении цены воздушного чартера большое значение имеют условия коммерческих соглашений между авиапредприятиями.

ДОГОВОР МЕЖДУ ВЛАДЕЛЬЦАМИ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУР — это соглашение, в соответствии с которым владельцы различных инфраструктур обязуются совершать в установленном порядке в отношении друг друга согласованные действия в интересах перевозчика, направленные на обеспечение оказания услуг по пользованию несколькими объектами транспортной инфраструктуры.

Предметом данного договора является организация владельцами транспортных инфраструктур имущественных правоотношений по использованию перевозчиком инфраструктуры. Речь идет об организации диспетчерского управления перевозочным процессом, технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, объектов энергетики и других объектов, обмена парков локомотивов, вагонов и иного подвижного состава.

Договоры между владельцами транспортных инфраструктур не устанавливают обязанности сторон в будущем заключить основной договор, а также не предполагают формирования условий будущих договоров. Они направлены на организацию отношений владельцев транспортных инфраструктур в рамках правоотношения, возникшего из этого же договора.

Рассматриваемый договор является *консенсуальным, безвозмездным, двусторонним, взаимным*. Кроме того, в соответствии с действующим законодательством его следует признать *публичным*.

Из определения договора следует, что *субъектами* данного договора являются *владельцы транспортных инфраструктур*.

Действующее транспортное законодательство применительно к различным видам транспорта определяет их по-разному.

Поскольку в качестве владельцев транспортных инфраструктур выступают коммерческие юридические лица либо индивидуальные предприниматели, то договор должен быть заключен в *простой письменной форме*. В соответствии со ст. 11 Федерального закона «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» существенными условиями договоров между владельцами транспортных инфраструктур являются:

— организация диспетчерского управления перевозочным процессом;

— порядок технического обслуживания и эксплуатации подвижного состава, объектов энергетики и других объектов;

— регулирование обменных парков локомотивов, вагонов, мотор-вагонного подвижного состава;

— ответственность по обязательствам, вытекающим из перевозок в прямом железнодорожном сообщении, перед перевозчиками.

Содержание договора составляют права и обязанности сторон. Особенностью любого организационного договора является то, что обязанности контрагентов являются не только встречными, но и тождественными. Обусловлено это тем, что такие договоры направлены на достижение общей цели сторон. Так, например, согласованное диспетчерское управление перевозочным процессом одновременно является обязанностью каждой из сторон и играет важную роль, поскольку непосредственно связано с безопасностью перевозок.

Для организации диспетчерского управления при пользовании смежными инфраструктурами прежде всего необходимо понять, какие диспетчерские действия должны согласовать между собой владельцы этих инфраструктур. Перечень таких действий зачастую предопределен соответствующими нормативными правовыми актами. Безусловно, порядок взаимодействия двух диспетчерских служб по выполнению перечисленных выше обязанностей должен найти отражение в условиях договора между владельцами соответствующих транспортных инфраструктур.

Сторонами договора должен быть определен порядок технического обслуживания и эксплуатации транспортных средств, объектов энергетики и других объектов. Бесперебойное обеспечение перевозочного процесса зависит от согласованности действий владельцев инфраструктур.

Перевозчик обязан согласовать заявку грузоотправителя с первым владельцем транспортной инфраструктуры, который, в свою очередь, согласовывает заявку с владельцами инфраструктур, задействованных в обеспечении перевозки. Поэтому условия заявки, а также нормы закона, регулирующие порядок подачи и акцепта заявки, оказывают влияние на содержание договора между владельцами транспортных инфраструктур. Порядок приема заявок отправителя на подачу вагонов под погрузку установлен Правилами приема перевозчиком заявок грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом (утверждены приказом Минтранса России от 27 июля 2015 г. № 228).

Представляется, что свои обязанности владельцы транспортных инфраструктур должны выполнять лично. Характер организационных договоров исключает возможность возложить свои обязанности на третьих лиц даже с разрешения клиента.

Гражданско-правовая *ответственность* по договору определяется соглашением сторон и обусловлена неимущественным характером договорных отношений.

9.4. Договоры о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой

Определение договора закреплено в ст. 10 Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (утверждены постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703).

По ДОГОВОРУ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ УСЛУГ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ владелец инфраструктуры обязуется оказать перевозчику услуги по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, а перевозчик обязуется оплатить указанные услуги.

Договор является *консенсуальным, возмездным, двусторонним и взаимобязывающим*.

Транспортная инфраструктура играет важную роль в развитии перевозочного процесса. Невозможно себе представить современную

транспортную деятельность без таких объектов инфраструктуры, как железнодорожные станции, морские терминалы, аэродромы, аэропорты, причалы, речные порты, дорожно-транспортная инфраструктура, автовокзалы и др.

Поскольку определения данных понятий были даны ранее, для примера назовем только то, что относится к объектам инфраструктуры морского порта: портовые гидротехнические сооружения, внутреннее рейды, якорные стоянки, доки, буксиры, ледоколы и иные суда портового флота, средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей, системы управления движением судов, информационные системы, перегрузочное оборудование, железнодорожные и автомобильные подъездные пути, линии связи, устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, иные устройства, оборудование, инженерные коммуникации, склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения государственного контроля и надзора в морском порту.

Очевидно, что нормальный перевозочный процесс возможен только в случае, когда все элементы инфраструктуры работают в едином правовом поле с транспортными компаниями. Договор о предоставлении услуг по использованию транспортной инфраструктурой призван оформить отношения между перевозчиками и владельцами транспортных инфраструктур в целях обеспечения транспортного процесса и безопасности движения.

Предметом договора являются услуги по использованию инфраструктуры. В соответствии со ст. 50 УЖТ РФ на основании договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры может быть предусмотрено выполнение следующих работ (услуг):

— предоставление перевозчику права на использование принадлежащих владельцу инфраструктуры железнодорожных путей, иных необходимых для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа объектов инфраструктуры; обеспечение доступа железнодорожного подвижного состава, принадлежащего перевозчику или привлеченного им для перевозок, на железнодорожные пути, являющиеся частью инфраструктуры;

— управление движением поездов, в том числе согласование технических и технологических возможностей осуществления перевозок с владельцами других инфраструктур, железными дорогами иностранных государств и организациями других видов транспорта;

— предоставление возможности не связанного с перевозочным процессом нахождения порожних вагонов, принадлежащих перевозчику или привлеченных им для перевозок;

— заключение владельцами инфраструктур от имени перевозчика договоров на эксплуатацию, договоров на подачу, уборку вагонов на железнодорожных путях необщего пользования;

— погрузка, выгрузка, хранение грузов и иные работы (услуги).

Владельцы инфраструктур и перевозчики вправе заключать иные предусматривающие выполнение других работ (услуг) договоры.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 22 июля 2009 г. № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» операторы (владельцы инфраструктуры) при наличии заявок от авиаперевозчиков при наличии технической возможности аэропорта (в части объектов инфраструктуры топливного обеспечения воздушных судов) заключают договоры на оказание комплекса услуг или отдельной услуги (в соответствии с заявкой) по авиатопливообеспечению, включая:

— хранение авиационного топлива в объемах, необходимых для осуществления перевозочной деятельности в соответствии с подтвержденными потребителям слотами, с учетом протяженности маршрутов, объема хранения неснижаемого остатка авиационного топлива в аэропорту;

— заправку воздушных судов с использованием инфраструктуры топливного обеспечения воздушных судов в аэропорту (технологическое оборудование и технические средства, используемые в технологическом процессе приема, хранения, контроля качества, подготовки и выдачи на заправку, заправки авиационного топлива в воздушные суда).

Кроме того, транспортная инфраструктура предоставляется перевозчику не только в целях обеспечения перевозок грузов, но и для перевозок пассажиров и багажа.

Договор об оказании услуг по использованию транспортной инфраструктуры относится к категории договоров возмездного оказания услуг, и на него распространяются правила гл. 39 ГК РФ.

Субъектами договора являются владелец транспортной инфраструктуры и перевозчик.

Деятельность владельца транспортной инфраструктуры является *лицензируемой*. Элементы инфраструктуры, технические и специальные программные средства должны быть *сертифицированы* в установленном порядке. При несоблюдении установленных стандартов качества обслуживания действие лицензии, выданной перевозчику, приостанавливается или прекращается. В этих целях создан единый центр по организации обязательной сертификации на железнодорожном транспорте как общего, так и необщего пользования, — федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

В соответствии со ст. 50 УЖТ РФ договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры является *публичными* заключается в *письменной форме*. Для его заключения сторона, желающая заключить договор, направляет контрагенту оферту, которая должна содержать все существенные условия договора. Примерная форма указанного договора устанавливается Правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

К существенным условиям относятся:

— предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок грузов;

— перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов за услуги и способы оплаты этих услуг;

— ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, в том числе порядок возмещения ущерба, причиненного третьим лицам таким неисполнением или ненадлежащим исполнением, положения об организации вагонопотоков, регулирование обращения локомотивов и вагонов, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, а также ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из договора перевозки железнодорожным транспортом.

Данные правила касаются как договора для осуществления разовых перевозок, так и неоднократных перевозок на долгосрочной основе. Заключение долгосрочного договора предполагает составление *запросов* на каждую перевозку. Что касается разовой перевозки пас-

сажиров, грузов, багажа и грузобагажа, то ее оформление производится одновременно с согласованием запроса (п. 24 Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования). В этом случае направление запроса является офертой, а составляющие содержание запроса срок и условия конкретной перевозки включаются в договор. Недостижение договоренности о сроке и условиях оказания запрашиваемых услуг по использованию инфраструктуры для осуществления конкретной перевозки являются основанием для отказа от заключения договора. Форма запроса предусматривает указание периода оказания услуг, даты регистрации запроса и согласования владельцем инфраструктуры, наименования перевозчика и плательщика по договору и номера договора. Кроме того, в запросе указываются номер поезда, категория поезда, владелец подвижного состава, количество вагонов, станции отправления и назначения, даты и время отправления и прибытия.

При направлении и рассмотрении предложения заключить договор владелец инфраструктуры и перевозчик представляют друг другу документы, предусмотренные законодательством РФ, а также иные документы, которые они сочтут необходимыми. Владелец транспортной инфраструктуры по общему правилу не может отказаться от заключения договора о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой при наличии у него технической и технологической возможности. 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 ГК РФ. Согласно ст. 14 Федерального закона «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» доступ перевозчиков к услугам инфраструктуры должен осуществляться на не дискриминационной основе, предусматривающей равные условия оказания услуг по использованию инфраструктуры перевозчиками независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности.

Недискриминационный доступ перевозчиков к транспортной инфраструктуре необходим, помимо прочего, для развития конкуренции на рынке транспортных услуг. Речь идет не только о конкуренции за доступ к транспортным инфраструктурам, но и о развитии конкуренции между самими транспортными инфраструктурами.

На железнодорожном транспорте для перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа доступ к инфраструктуре предоставляется перевозчикам на основании графика движения пассажирских поездов. Сроки ввода в действие этого графика устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта (ст. 52 УЖТ РФ). Владельцы инфраструктур разрабатывают такой график на основании подаваемых не позднее чем за семь месяцев до ввода графика движения в действие обращений перевозчиков о включении пассажирских поездов в такой график. При разработке графика движения пассажирские поезда имеют приоритет перед грузовыми поездами. По обращениям перевозчиков владельцы инфраструктур могут разработать индивидуальные графики движения пассажирских поездов.

Заключение и исполнение договора должны осуществляться с соблюдением следующих требований:

- обеспечение непрерывности перевозочного процесса;
- обеспечение равноправия перевозчиков независимо от их организационно-правовой формы;
- открытость сведений об услугах по использованию инфраструктуры и их стоимости;
- защита сведений, составляющих коммерческую или государственную тайну, ставших известными сторонам договора в связи с оказанием услуг по использованию инфраструктуры.

Содержание договора составляют права и обязанности сторон. Поскольку наиболее полно урегулированы права и обязанности сторон по договору на железнодорожном транспорте, то основой для рассмотрения содержания договора будут являться нормы УЖТ РФ и Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Владелец транспортной инфраструктуры обязан обеспечивать доступ железнодорожного подвижного состава перевозчика на железнодорожные пути общего пользования в соответствии с согласованными в запросах сроками и условиями оказания услуг. В случае неполного или неточного оформления запроса или несоблюдения порядка его подачи владелец инфраструктуры вправе не принимать его к рассмотрению, о чем незамедлительно, но не позднее следующего рабочего дня со дня поступления запроса уведомляет в письменной

форме перевозчика с указанием причин отказа в принятии запроса к рассмотрению. Запрос регистрируется владельцем инфраструктуры в реестре запросов в день поступления с указанием даты и времени поступления, а также присвоенного регистрационного номера. Порядок ведения реестра запросов устанавливается владельцем инфраструктуры.

Владелец инфраструктуры может рассматривать и согласовывать запросы в сокращенные сроки. При наличии возможности оказания услуг по использованию инфраструктуры в запрашиваемый перевозчиком период времени владелец инфраструктуры обязан: согласовать запрос, проставляя на нем соответствующую отметку, заверить запрос своей печатью и подписью уполномоченного представителя, после чего один экземпляр согласованного запроса незамедлительно возвратить перевозчику.

При отсутствии возможности оказания услуг по использованию инфраструктуры владелец инфраструктуры в срок не более 10 календарных дней со дня регистрации запроса возвращает один экземпляр запроса перевозчику с указанием периода времени, в течение которого запрашиваемые перевозчиком услуги могут быть оказаны. В случае согласия с предложением владельца инфраструктуры перевозчик в срок не более 5 календарных дней со дня возврата запроса направляет владельцу инфраструктуры новый запрос с указанием согласованных срока и условий оказания услуг по использованию инфраструктуры. Согласованный запрос приобщается к договору в качестве приложения.

На предъявленный перевозчиком состав поезда владелец транспортной инфраструктуры должен оформить натурный лист пассажирского поезда в трех экземплярах. В каждом экземпляре представители владельца инфраструктуры обязаны делать отметки обо всех изменениях состава поезда в пути следования. Натурный лист пассажирского поезда, переданный владельцу инфраструктуры, является документом, подтверждающим факт оказания услуг в соответствии с договором и их фактический объем, и служит основанием для проведения окончательных расчетов за оказанные услуги.

При отсутствии у перевозчика возможности самостоятельно осуществить формирование поезда может быть предусмотрена обязанность владельца инфраструктуры сформировать поезд из железнодоро-

рожного подвижного состава перевозчика на железнодорожных путях общего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, с использованием технических средств железнодорожных станций.

Далее, владелец транспортной инфраструктуры обязан обеспечить отправление, следование и прибытие поезда в соответствии с согласованными сроками и условиями оказания услуг и графиком движения пассажирских поездов. Он обязан предоставить услуги по использованию путей и технических средств железнодорожных станций для формирования поезда из подвижного состава перевозчика. Владелец инфраструктуры может отказать перевозчику в оказании услуг по использованию инфраструктуры при наличии заключенного договора в следующих случаях:

- отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки, в том числе наличие на момент рассмотрения запроса согласованных запросов других перевозчиков об оказании услуг по использованию инфраструктуры на конкретном направлении движения поездов в запрашиваемый период времени;

- прекращение или ограничение в соответствии со ст. 29 УЖТ РФ погрузки и перевозки грузов, грузобагажа по запрашиваемому маршруту следования в запрашиваемый период времени;

- в иных случаях, предусмотренных законодательством РФ.

Отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки, являющееся основанием для отказа в оказании услуг по использованию инфраструктуры, определяется исходя из критериев, перечень которых утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Организация движения поездов осуществляется на основании сводного графика движения поездов, который утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, с учетом предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур. Органы государственной власти, органы местного самоуправления, перевозчики, пассажиры, грузоотправители и грузополучатели вправе вносить на рассмотрение владельцев инфраструктур предложения о совершенствовании графиков движения поездов. Если вносятся изменения в график движения пассажирских поездов, вызванных внеплановыми перерывами в движении поездов, владелец инфраструктуры обязан в

письменной форме проинформировать перевозчика. Все согласованные изменения стороны должны внести в соответствующие запросы. Владелец инфраструктуры обязан в течение 30 дней с момента получения предложения о совершенствовании графиков движения поездов рассмотреть его и направить заявителю ответ о принятом решении. Заявитель, если захочет, вправе обжаловать это решение в федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

В соответствии с установленной категорией скорости перевозки владелец транспортной инфраструктуры должен принимать необходимые меры по обеспечению условий движения поезда перевозчика, включая определение маршрута пропуска поезда перевозчика в графике движения поездов. Кроме того, при оказании услуг он обязан осуществлять передачу диспетчерской службе перевозчика достоверной информации о движении или месте нахождения его железнодорожного подвижного состава. Такая информация необходима для организации перевозочного процесса и вагонопотоков, регулирования обращения локомотивов и вагонов, контроля за движением поездов перевозчика, выполнения графика движения.

На железнодорожных станциях в процессе осуществления перевозки владелец транспортной инфраструктуры обязан оказывать сортировочные услуги.

В пути следования владелец инфраструктуры должен обеспечить проверку и контроль технического состояния и обслуживание подвижного состава перевозчика — безотцепочный ремонт.

На электрифицированных участках инфраструктуры ее владелец должен обеспечить электроснабжение подвижного состава.

Владелец транспортной инфраструктуры обязан обеспечить управление движением поездов, включая выполнение следующих работ (операций):

- согласование технических и технологических возможностей осуществления перевозок с владельцами других инфраструктур, железными дорогами иностранных государств и организациями других видов транспорта;
- диспетчерское управление перевозкой;
- осмотр технического состояния железнодорожного подвижного состава перевозчика;

— проведение сортировочных и маневровых работ на железнодорожных станциях в процессе перевозки при отсутствии у перевозчика возможности самостоятельно осуществить такие работы.

Отметим, что обеспечение владельцем транспортной инфраструктуры диспетчерского обслуживания является одной из важнейших обязанностей не только железнодорожного перевозчика. В соответствии с Федеральными авиационными правилами производства полетов государственной авиации, утвержденными приказом Министра обороны РФ от 24 сентября 2004 г. № 275, перевозчику должны своевременно предоставляться: аэронавигационная информация, данные о воздушной и навигационной обстановке. Аэронавигационная информация включает в себя сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов.

Под **ВОЗДУШНОЙ ОБСТАНОВКОЙ** понимается взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства.

НАВИГАЦИОННАЯ ОБСТАНОВКА определяется как совокупность элементов, характеризующих базирование авиации, распределение воздушного пространства, характер местности, метеорологические условия, естественное освещение оборудование района полетов средствами связи, радиотехнического и радиолокационного обеспечения полетов.

Приказом от 1 марта 2010 г. № 47 Минтранс России утвердил Порядок диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации, в соответствии с которым диспетчерскому регулированию подлежат все самоходные суда (кроме маломерных судов) и буксируемые (толкаемые) составы.

Диспетчер:

— принимает меры для обеспечения безопасного плавания судов на регулируемом участке, своевременно передает на суда оперативную информацию по вопросам безопасности судоходства;

— получает сведения от капитанов (вахтенных начальников) судов о соответствии габаритов судов и составов габаритам пути,

шлюзов, мостов, соблюдении установленных запасов воды под днищем;

— информирует судоводителей об ограничениях движения судов на внутренних водных путях и осуществляет диспетчерское регулирование в соответствии с этими ограничениями;

— передает на суда по заявкам капитана (вахтенного начальника) и судовладельца информацию о путевых условиях плавания на внутренних водных путях, а также об опасных для плавания судов явлениях;

— при получении от судна сигнала бедствия незамедлительно сообщает в Государственный морской спасательно-координационный центр, а также всем судам, находящимся в данном районе, его координаты для оказания помощи в спасании судна, людей и имущества;

— при получении информации о транспортном происшествии незамедлительно сообщает о них руководителю подведомственной Росморречфлоту организации, осуществляющей диспетчерское регулирование на регулируемом участке, территориальным органам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в Государственный морской спасательно-координационный центр и судовладельцу (судовому агенту);

— в целях диспетчерского регулирования движения судов имеет право получать информацию от руководителя работ по ликвидации последствий транспортных происшествий на регулируемом участке;

— осуществляет планирование и пропуск судов и составов через шлюзы;

— принимает меры к обеспечению своевременного пропуска судов и составов через шлюзы и по регулируемым участкам и др.

Диспетчеры смежных бассейнов информируют друг друга о подходе судов к границе бассейнов.

Следующей обязанностью владельца инфраструктуры на железнодорожном транспорте является предоставление перевозчикам в режиме регулярных сообщений информации о стоимости оказываемых владельцем инфраструктуры услуг в местах приема запросов об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Указанная информация также может дополнительно предоставляться с применением средств электронной или почтовой связи либо иным способом, предусмотренным соглашением сторон.

Договором могут быть также предусмотрены обязанности:

- по погрузке, выгрузке и хранению грузов, багажа и грузобагажа;
- текущему ремонту вагонов и локомотивов, принадлежащих перевозчику и сторонним лицам;
- разработке схем размещения и крепления грузов в открытом подвижном составе;
- очистке, промывке и дезинфекции подвижного состава после выгрузки и т.д.

Исполнение вышеперечисленных обязанностей должно осуществляться с соблюдением таких требований, как: обеспечение непрерывности перевозочного процесса, равноправия перевозчиков независимо от их организационно-правовой формы, открытости сведений об услугах по использованию инфраструктуры и их стоимости, а также защиты сведений, составляющих коммерческую или государственную тайну, ставших известными сторонам договора в связи с оказанием услуг по использованию инфраструктуры. Кроме того, должны соблюдаться установленные требования по обеспечению безопасности жизни и здоровья пассажиров, работников железнодорожного транспорта и третьих лиц, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, движения пассажирских поездов в соответствии с расписанием, нормативных сроков доставки грузов, багажа и грузобагажа в пункты назначения, экологической и пожарной безопасности, охраны труда, санитарно-эпидемиологических правил и нормативов. Подобные требования установлены и на иных видах транспорта, например в ст. 16 Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Владелец инфраструктуры не вправе обуславливать оказание перевозчику услуг по использованию инфраструктуры обязательным оказанием других услуг.

Статья 54 УЖТ РФ устанавливает, что перевозчики на основании публичного договора с владельцами инфраструктур могут предусматривать передачу своих обязанностей по договорам на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, договорам на подачу и уборку вагонов, в том числе заключение указанных договоров, владельцам инфраструктур. В этом случае владельцы инфраструктур вступают во взаимоотношения с грузоотправителями, гру-

зополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования по договорам на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, договорам на подачу и уборку вагонов от имени перевозчика.

Перевозчик обязан обеспечивать выполнение предусмотренных Федеральным законом «О железнодорожном транспорте Российской Федерации», УЖТ РФ и другими нормативными документами требований технической эксплуатации железнодорожного подвижного состава, правил перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования. В обязанности перевозчика также входят предъявление владельцу инфраструктуры лицензии на осуществляемые им виды деятельности, связанные с оказанием услуг по договору, и своевременное информирование владельца инфраструктуры о приостановлении действия либо аннулировании указанных лицензий.

На основании договора при осуществлении неоднократных перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа перевозчик для каждой конкретной перевозки представляет владельцу инфраструктуры запрос об оказании услуг по использованию инфраструктуры.

Для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в международном сообщении запрос подается не менее чем за 400 календарных дней до даты ввода в действие графика движения международных пассажирских поездов.

Перевозчик при оформлении перевозочных документов в графе «Тарифные отметки» каждой дорожной ведомости отдельно указывает стоимость услуг. Один экземпляр заполненной дорожной ведомости перевозчик должен передать владельцу инфраструктуры на станции отправления поезда.

В соответствии с согласованными сроками и условиями оказания услуг перевозчик обязан предъявить для технического осмотра владельцу инфраструктуры на указанном им пути станции отправления сформированный состав поезда за определенное сторонами количество часов до его отправления.

Перевозчик должен выполнять распоряжения владельца инфраструктуры, касающиеся обеспечения требований безопасности движения поездов, нормативов графика движения, плана и порядка формирования поездов, технологических процессов работы линейных подразделений инфраструктуры.

В силу возмездности договора одной из главных обязанностей перевозчика является оплата услуг в объеме и на условиях, которые предусмотрены договором. Документами, подтверждающими факт оказания услуг в соответствии с условиями договора и их фактический объем, являются дорожные ведомости и натуральный лист поезда. Они служат основанием для проведения окончательных расчетов за оказанные услуги. Стоимость услуг по использованию инфраструктуры определяется исходя из тарифов, сборов и платы, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте в соответствии с законодательством РФ, с учетом согласованного объема оказанных услуг. В настоящее время государственное регулирование тарифов и контроль по вопросам, связанным с их определением (установлением) и применением, осуществляют ФАС России и органы исполнительной власти субъектов РФ в соответствии с действующим законодательством.

Виды возможных сборов за услуги владельцев транспортных инфраструктур могут быть утверждены федеральным законом, так как это сделано, например, на морском транспорте. Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определяет следующие сборы, которые могут взиматься в морском порту: корабельный, каналный, ледокольный, лоцманский, маячный, навигационный, причальный, экологический.

Органы государственного регулирования своими приказами и распоряжениями устанавливают тарифы и сборы для отдельных субъектов естественных монополий (см., к примеру, приказ ФАС России от 25 августа 2016 г. № 1202/16).

После завершения каждой конкретной перевозки производится перерасчет стоимости оказанных услуг исходя из фактического объема их предоставления, если иное не предусмотрено договором. Оплата услуг по использованию инфраструктуры производится до начала их оказания. Иное может быть установлено договором. Исполнением обязательства по оплате услуг по использованию инфраструктуры является факт внесения перевозчиком платежа владельцу инфраструктуры, если иное не оговорено сторонами в договоре.

При отказе от получения услуг перевозчик обязан уведомлять владельца инфраструктуры в письменной форме в срок, установлен-

ный Правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Перевозчик должен сообщать владельцу инфраструктуры об обнаруженных повреждениях объектов железнодорожной инфраструктуры, а также нарушениях правил технической эксплуатации инфраструктуры.

Ответственность по договору. Перевозчик при нарушении сроков расчетов уплачивает владельцу инфраструктуры пени в размере, предусмотренным соглашением сторон. Если размер пени договором не установлен, следует руководствоваться ст. 395 ГК РФ. Уплата пеней не освобождает перевозчика от внесения причитающихся владельцу инфраструктуры платежей.

Договором может быть предусмотрено, что перевозчик в случае отказа от получения услуг уплачивает владельцу инфраструктуры штраф. Это не освобождает его от возмещения убытков (ст. 15 ГК РФ). Однако при этом возмещается только реальный ущерб, но не упущенная выгода. Следует отметить, что данные правила не ставят владельца транспортной инфраструктуры перед перевозчиком в более выгодное положение. Ведь и перевозчик при неисполнении или ненадлежащем исполнении своих обязательств по договору возмещает владельцу инфраструктуры реальный ущерб.

Владелец инфраструктуры при несоблюдении срока информирования перевозчика об изменении графика движения пассажирских поездов уплачивает перевозчику штраф.

Стороны могут договориться о неприменении мер обеспечения исполнения взаимных обязательств (пеней, штрафа).

Ущерб, причиненный третьим лицам в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств владельцем инфраструктуры и (или) перевозчиком, возмещается сторонами в порядке и размерах, предусмотренных УЖТ РФ, ГК РФ и другими федеральными законами.

Ни одна из сторон не несет ответственности за полное или частичное неисполнение любых своих обязательств по договору, если докажет, что неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы, а именно: наводнения, пожара, землетрясения и прочих природных бедствий, а также войны или военных действий, которые начались

после заключения договора. Если какое-нибудь из этих обстоятельств непосредственно повлияло на сроки исполнения обязательств, установленных договором, то срок исполнения таких обязательств увеличивается на время, в течение которого действовало обстоятельство. Сторона, у которой отсутствует возможность исполнения обязательств ввиду непреодолимой силы, обязана известить другую сторону о наступлении, предполагаемой продолжительности и прекращении действия этих обстоятельств немедленно. Факты наступления и (или) прекращения действия обстоятельств непреодолимой силы, содержащиеся в извещении, должны быть подтверждены документально. Неуведомление или несвоевременное уведомление лишает сторону права ссылаться на данные обстоятельства для освобождения ее от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств.

9.5. Договор о подаче и уборке вагонов и об эксплуатации подъездного железнодорожного пути

Названные договоры стали приобретать свое значение с развитием подъездных железнодорожных путей необщего пользования, т.е. железнодорожных подъездных путей, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенных для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд. В целях оптимизации работы крупных грузовладельцев по погрузке и выгрузке грузов, эффективности грузовой работы железнодорожных станций подъездные железнодорожные пути стали прокладываться от станции примыкания до складов организаций, находящихся в стороне от магистральных путей общего пользования. Правовое регулирование складывающихся при этом отношений выразилось в форме положений законодательства о договоре на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей и о договоре на подачу и уборку вагонов. На основании обоих обязательств производится подача и уборка вагонов перевозчиком под погрузку либо выгрузку. Однако в первом случае подъездной путь принадлежит грузовладельцу, а во втором — перевозчику.

В соответствии со ст. 55 УЖТ РФ отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования. При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования локомотива подача и уборка вагонов, маневровая работа на таком железнодорожном пути осуществляются локомотивом, принадлежащим перевозчику.

При обслуживании подъездного пути локомотивом владельца таких путей вагоны подаются локомотивом перевозчика только на *выставочные пути*, т.е. до знака «Граница подъездного пути». Такой знак делит подъездные пути на две части, одна из которых находится на балансе перевозчика, а другая — на балансе его контрагента. Такое деление необходимо для разграничения ответственности за обеспечение безопасности движения поездов и маневровых локомотивов с вагонами, обеспечение сохранности груза и содержание подъездных путей.

Граница подъездного пути с магистральным железнодорожным транспортом может определяться не только названным знаком, установленным не далее чем в 50 м от стрелки примыкания, но и самой стрелкой примыкания при отсутствии знака. Дальнейшее продвижение вагонов и расстановка по фронтам погрузки и выгрузки осуществляются локомотивом владельца пути. Под *фронтом погрузки и выгрузки* понимают участок подъездного пути, на котором возможна одновременная погрузка и выгрузка груза. Длину фронта определяют следующим образом:

— для грузов, не требующих закрытого хранения, при немеханизированной погрузке (выгрузке) — по числу вагонов, установленных по всей длине складского пути;

— для грузов, требующих закрытого хранения, — по числу вагонов, устанавливаемых против дверей склада;

— при немеханизированной погрузке (выгрузке) грузов — в зависимости от числа механизмов, устройств и вагонов, которые могут обрабатываться одновременно каждым механизмом и устройством.

Возвращаемые с пути необщего пользования вагоны доставляются локомотивом владельца пути на выставочные пути. Если железно-

дорожный путь обслуживается локомотивом перевозчика, вагоны подаются перевозчиком под погрузку или выгрузку непосредственно на железнодорожный путь и расставляются по фронтам погрузки и выгрузки. Отсюда они и забираются после окончания грузовых операций локомотивом перевозчика.

Технология работы железнодорожного пути необщего пользования (подача и уборка вагонов и т.д.) определяется не его принадлежностью владельцу путей необщего пользования или перевозчику, а принадлежностью локомотива, с помощью которого производятся подача и уборка вагонов и иная маневровая работа на железнодорожном пути. Подача вагонов на железнодорожные пути необщего пользования производится по уведомлениям через установленные интервалы времени и по расписанию. Порядок подачи вагонов указывается в договоре, связанном с подачей и уборкой вагонов. Уведомление о времени подачи вагонов должно передаваться перевозчиком не позднее чем за два часа до подачи вагонов в любое время суток. Порядок и сроки передачи уведомлений о времени подачи вагонов должны предусматриваться в договоре, связанном с подачей и уборкой вагонов. Расписание подачи и уборки вагонов составляется перевозчиком совместно с владельцем железнодорожного пути необщего пользования с учетом графика движения поездов, технологии работы пути и станции примыкания и утверждается перевозчиком.

За подачу вагонов локомотивом перевозчика к пунктам погрузки и выгрузки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих перевозчику, перевозчик взимает *сбор* в размерах, установленных тарифами. Расстояние, за которое взыскивается сбор за подачу и уборку вагонов, указывается в договоре, связанном с подачей и уборкой вагонов.

В соответствии со ст. 58 УЖТ РФ договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов должны учитывать технологию функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях — единый технологический процесс, порядок разработки и утверждения которых устанавливается Правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования,

утвержденными приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 26. Единая технология — это наиболее совершенная форма организации работы станций и подъездных путей, увязывающая их деятельность в единое целое и обеспечивающая широкое кооперирование технических средств.

ЕДИНЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС (ЕТП) — это документ, регламентирующий порядок работы станций и примыкающих к ним подъездных путей. Этот процесс разрабатывается для железнодорожных путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивом владельца железнодорожного пути необщего пользования и имеющих среднесуточный грузооборот 100 и более вагонов.

При согласии сторон ЕТП может разрабатываться и с меньшим грузооборотом. ЕТП проектируется совместной комиссией, в состав которой входят представители владельца инфраструктуры и владельца железнодорожного пути необщего пользования. По согласованию сторон к составлению проекта ЕТП могут привлекаться перевозчики и другие организации. Комиссия производит обследование железнодорожного пути необщего пользования и его технической оснащенности. Результаты обследования оформляются актом обследования железнодорожного пути необщего пользования. Для разработки проекта ЕТП владелец железнодорожного пути необщего пользования до начала работы представляет комиссии:

- масштабную схему пути необщего пользования;
- ведомость локомотивов (с указанием локомотивов рабочего парка, их серий и специализации);
- ведомость погрузочно-разгрузочных устройств и механизмов, обустройств для восстановления сыпучести грузов и установок для проведения профилактики против смерзаемости грузов;
- ведомость экипировочных, весовых, дозировочных и других установок и устройств, связанных с погрузкой, выгрузкой и продвижением вагонов, и характеристику таких установок и устройств;
- объемы прибытия и отправления грузов в вагонах в целом и с разбивкой по родам грузов и по грузовым пунктам;
- баланс подвижного состава с поступающими и отправляемыми грузами с указанием мест погрузки, выгрузки;

— инструкцию о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования;

— выписки из технико-распорядительных актов промышленных станций на железнодорожных путях необщего пользования и другие документы, предусмотренные Правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

Владелец инфраструктуры представляет комиссии следующую информацию, необходимую для разработки ЕТП:

— схему станции примыкания;

— выписку из графика движения поездов на примыкающих к станции участках;

— сведения о минимальных и максимальных размерах прибытия, отправления, погрузки и выгрузки за анализируемый период;

— данные о погрузке по дням недели за анализируемый период;

— перечень и порядок использования технических устройств станции, связанных с обслуживанием данного пути необщего пользования;

— сведения об информационных системах, используемых на станции примыкания.

Единый технологический процесс оформляется в двух экземплярах и утверждается владельцем инфраструктуры. Далее проект ЕТП направляется владельцу железнодорожного пути необщего пользования, утверждающему проект полученного ЕТП в месячный срок. При наличии возражений владельца инфраструктуры он утверждает проект ЕТП и составляет протокол разногласий с обоснованием своих позиций и направляет его владельцу инфраструктуры. Владелец инфраструктуры в течение месяца с даты получения проекта ЕТП с разногласиями рассматривает его. О дате совместного рассмотрения разногласий владелец инфраструктуры заблаговременно извещает владельца железнодорожного пути необщего пользования. Оставшиеся неурегулированными разногласия оформляются протоколом и направляются в федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Указанный орган совместно с владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования рассматривает неурегулированные разногласия и принимает по ним согласованное решение. Споры, возникающие между перевозчиками и владельцами железнодорожных путей необ-

щего пользования при разработке ЕТП, арбитражным судам не подведомственны.

Договорами на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути устанавливаются порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов. Порядок разработки и определения технологических сроков оборота вагонов (вагонооборота), а также технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

ВАГОНООБОРОТ — это сумма вагонов, поступивших на подъездной путь и убывших с него за определенный отчетный период (сутки, декаду, месяц).

ГРУЗООБОРОТ определяется как сумма вагонов, погруженных и выгруженных на подъездном пути за тот же период времени.

СРЕДНЕСУТОЧНЫЙ ГРУЗООБОРОТ — сумма погруженных и выгруженных вагонов в течение года, деленная на число дней в году.

В случаях если по прибытии составов или групп вагонов (груженных или порожних) грузоотправители, грузополучатели или обслуживающий грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами владелец железнодорожного пути необщего пользования выполняют своими средствами технологические операции, которые являются обязанностью перевозчика, время на выполнение этих операций не включается в оплачиваемое время пользования вагонами. Продолжительность этих операций оговаривается в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов. За работу локомотивов, принадлежащих перевозчикам, по подаче и уборке вагонов перевозчиками взимается сбор с грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования по договору, если иное не установлено законодательством РФ.

Статья 60 УЖТ РФ устанавливает, что отношения между контрагентом и владельцем железнодорожного пути необщего пользова-

ния, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, регулируются заключенным между ними договором. При этом под *контрагентом* понимается грузоотправитель или грузополучатель, а также владелец железнодорожного пути необщего пользования, который в пределах железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего иному лицу, владеет складом или примыкающим к указанному железнодорожному пути своим железнодорожным путем необщего пользования. При обслуживании контрагента локомотивами, принадлежащими владельцу железнодорожного пути необщего пользования, внесение перевозчику платы за пользование вагонами, контейнерами за время их нахождения у контрагентов осуществляется владельцем железнодорожного пути необщего пользования, если иное не установлено договором между перевозчиком, владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом. Отношения между контрагентом и перевозчиком при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивами, принадлежащими перевозчику, регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов. Указанные договоры могут быть заключены только при согласии владельца железнодорожного пути необщего пользования.

Время нахождения вагонов на подъездном пути учитывают *номерным способом* (ст. 61 УЖТ РФ). При таком способе учета время простоя определяют по каждому вагону в отдельности и составляют *ведомости подачи и уборки вагонов*. При небольшом объеме работы подача и уборка вагонов оформляются приемосдатчиком непосредственно на бланках ведомостей. При большом объеме работы подача и уборка вагонов оформляется *памятками приемосдатчика*. Момент передачи вагонов удостоверяется подписью приемосдатчика в памятках и ведомостях. Это имеет большое значение при решении вопросов ответственности за сохранность грузов. На основании ведомостей производят расчеты за подачу и уборку вагонов и маневровую работу локомотива, а также начисляют штраф за простой.

Вносимая грузоотправителями, грузополучателями перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами в случае подачи их на железнодорожные подъездные пути локомотивами, принадлежащими перевозчику, исчисляется с момента фактической подачи вагонов к

месту погрузки, выгрузки грузов до момента получения перевозчиком от грузоотправителей, грузополучателей уведомления о готовности вагонов, контейнеров к уборке (ст. 62 УЖТ РФ).

Владельцами железнодорожных путей, обслуживающими грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами, вносится перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами, которая исчисляется с момента передачи вагонов, контейнеров владельцам железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожных выставочных путях до момента их возвращения на железнодорожные выставочные пути. В оплачиваемое время не включается технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест и установленное договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договорами на подачу и уборку вагонов. В этом случае грузоотправители, грузополучатели компенсируют владельцу железнодорожного пути необщего пользования перечисленную этим владельцем перевозчику плату. Порядок передачи вагонов, контейнеров на железнодорожные пути необщего пользования, железнодорожные выставочные пути и их возвращения обратно, а также место такой передачи устанавливается договорами на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей или договорами на подачу и уборку вагонов.

В случае обслуживания грузоотправителей, грузополучателей локомотивами, принадлежащими владельцам железнодорожных путей необщего пользования, операции по передаче вагонов выполняются между перевозчиками и владельцами железнодорожных подъездных путей. Владельцы железнодорожных путей необщего пользования вступают в эти отношения на основании полномочий, переданных им грузоотправителями, грузополучателями в установленном законодательством РФ порядке. При получении полномочий владелец железнодорожного пути необщего пользования обязан предоставить перевозчику доверенность, выданную грузоотправителем, грузополучателем.

Использование перевозчиком железнодорожных путей необщего пользования грузоотправителей, грузополучателей допускается только с согласия их владельцев. Это условие относится и к путям необщего пользования, хотя и принадлежащим перевозчику, но располо-

женным на территории грузоотправителя, грузополучателя. Как правило, использование таких путей необщего пользования перевозчиком связано с проведением маневровых работ и временным размещением вагонов, поступивших в адрес грузополучателей, обслуживаемых данной станцией, и не подаваемых грузополучателям по зависящим от них причинам. Использование перевозчиком пути необщего пользования, принадлежащего грузоотправителю, грузополучателю либо самому перевозчику, но расположенного на территории грузоотправителя, грузополучателя, допускается только при наличии трех условий:

- согласие владельца железнодорожного пути необщего пользования;
- на основании заключенного договора;
- за плату.

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО. ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Учебник

*Под редакцией
доктора юридических наук, профессора Н. А. Духно
доктора юридических наук, профессора А. И. Землина*

Изд. заказ 11
Усл.-печ. л. 16,2

Подписано в печать 15.02.2017
Уч.-изд. л. 14,0

Тираж 50 экз.
Формат 60×90¹/₁₆

127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.