



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«Государственный университет морского и речного флота имени адмирала
С.О. Макарова»

(ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»)

Воронежский филиал

Факультет Юридический

Кафедра Публичного и частного права

Направление 40.03.01 «Юриспруденция»
подготовки (код, наименование направления подготовки / специальности)

Форма обучения Очная

«К ЗАЩИТЕ ДОПУЩЕНА»
Заведующий кафедрой

_____ (подпись)

Горбунова Я.П.

(Ф.И.О.)

« ___ » _____ 2022 г.

Выпускная квалификационная работа

Обучающегося: Мацковой Светланы Александровны
(фамилия, имя, отчество)

Вид работы: Выпускная квалификационная работа бакалавра

Пояснительная записка

Тема: **ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ**
ТРАНСПОРТОМ В ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ
(полное наименование темы квалификационной работы, в соответствии с приказом об утверждении тематики ВКР)

Руководитель к.п.с.н., доцент Жигулин Андрей Алексеевич
работы: (должность, подпись, фамилия, инициалы, дата)

Консультант _____
(При наличии) (должность, подпись, фамилия, инициалы, дата)

Обучающийся Мацкова С.А.
(подпись, фамилия, инициалы, дата)

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Государственный университет морского и речного флота имени
адмирала С.О. Макарова»
(ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»)
Воронежский филиал**

Факультет _____ **Юридический** _____
Кафедра _____ **Публичного и частного права** _____
Направление _____
подготовки _____ **40.03.01 «Юриспруденция»** _____
(код, наименование направления подготовки / специальности)
Форма обучения _____ **Очная** _____

«УТВЕРЖДАЮ»
Заведующий
кафедрой

(подпись)
Горбунова Я.П.
(ФИО.)
« ___ » _____ 20__ г.

**Задание
на выпускную квалификационную работу**

Вид работы _____ **Выпускная квалификационная работа бакалавра** _____
(ВКР бакалавра, специалиста, магистра)

Обучающемуся _____ **Мацковой Светлане Александровне** _____
(фамилия, имя, отчество)

Тема: _____ **Договор перевозки железнодорожным транспортом** _____
_____ **в гражданском праве** _____

Утверждена приказом ректора Университета от « ___ » _____ 20__ г. № _____
Срок сдачи законченной работы (проекта) « ___ » _____ 20__ г.

Исходные данные (или цель ВКР):

Договор перевозки железнодорожным транспортом в гражданском праве

Перечень подлежащих исследованию, разработке, проектированию вопросов (краткое содержание ВКР):

- Введение. _____ **Актуальность выбранной темы исследования не вызывает сомнения.** _____

- Глава 1. _____ **Общая характеристика договора перевозки** _____
(наименование главы)

железнодорожным транспортом

(содержание главы и ее разделов, параграфов)

- Глава 2.

Содержание договора перевозки грузов железнодорожным

(наименование главы)

транспортом

(содержание главы и ее разделов, параграфов)

- Заключение.

Перечень графического материала (или презентационного материала):

1

2.

3.

4.

Консультанты по разделам ВКР (при наличии):

1

(должность, фамилия, имя, отчество, глава № _____)

2

(должность, фамилия, имя, отчество, глава № _____)

3

(должность, фамилия, имя, отчество, глава № _____)

Дата выдачи задания « ___ » _____ 20__ г.

Задание согласовано и принято к исполнению: « ___ » _____ 20__ г.

Руководитель ВКР:

к.п.с.н., доцент Жигулин Андрей Алексеевич

(должность, ученая степень, ученое звание, ФИО)

(подпись)

Обучающийся:

Мацкова Светлана Александровна, Ю-3-2

(учебная группа, ФИО)

(подпись)

Содержание

Введение	5
1 Общая характеристика договора перевозки железнодорожным транспортом	9
1.1 Понятие договора перевозки железнодорожным транспортом.....	9
1.2 Особенности правового регулирования отношений, возникающих из договора перевозки железнодорожным транспортом.....	17
2 Содержание договора перевозки грузов железнодорожным транспортом	25
2.1 Участники договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	25
2.2 Особенности защиты прав участников договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	32
Заключение	42
Список использованных источников	48

Введение

Транспортная система России характеризуется развитой транспортной сетью, одной из наиболее обширных в мире. Количественные параметры дают следующую картину: более 87 тыс. км. железных дорог, более 1000 тыс. км. автомобильных дорог, свыше 600 тыс. км. воздушных линий, 115 тыс. км. речных судоходных путей и множество морских трасс.

В настоящее время в транспортной отрасли занято свыше 2,8 млн. чел., что составляет 6,1% работающего населения.¹

22 октября 2008 г. в г. Новосибирске принята Транспортная стратегия России на период до 2030 г. в соответствии с которой транспорт должен стать системообразующей отраслью национальной экономики.

Понятие «транспортное право» появилось сравнительно недавно, в то время как нормы, составляющие базис этой правовой категории, имеют длительную историю. Уже в начале двадцатого столетия договор перевозки расценивался в российской правовой системе в качестве отдельного вида договора подряда.

В наше время эволюция транспортного права протекает особенно интенсивно.

При этом, как указывается в данной стратегии, главной задачей государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России является создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Все вышесказанное определяет потребность в надлежащем, эффективном и современном правовом регулировании соответствующих

¹ Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B12_5563/Main.htm

отношений, при этом в основе всего массива правовых норм лежит договор перевозки и его регламентация.

Основная роль по договору перевозки возлагается на перевозчика, который является профессиональным участником предпринимательской деятельности.

В процессе осуществления договора перевозчик сталкивается с многочисленными рисками, связанными, прежде всего, с вероятностью причинения ущерба имущественным интересам третьих лиц.

В каждом государстве имеются соответствующие органы, которые занимаются теми или иными проблемами, связанными с функционированием транспорта.

Одной из основных проблем как для каждого транспортного средства, так и для всего транспортного комплекса в целом, которая должна быть решена, является проблема обеспечения сохранности груза и обеспечения безопасности жизни и здоровья пассажира.

Необходимость решения этой проблемы очевидна: ежегодно в результате действий перевозчиков причиняются убытки тысячам грузоотправителей и пассажиров, а сумма требований по искам, предъявляемым к перевозчикам, составляет десятки миллиардов рублей.

На основании изложенного можно утверждать, что правовое регулирование гражданско-правовой ответственности перевозчика имеет перманентную актуальность, при этом дальнейшая интеграция России в мировую экономическую систему придает этому вопросу глобальное значение.

Отношения по перевозке рассматривались в трудах таких ученых, как: Брагинский М.И., Гречуха В.Н., Егиазаров В.А., Овечкин А.П., Стригунова Д.П. и других.

Объект исследования составляют регулируемые гражданским правом общественные отношения, возникающие в связи с исполнением,

неисполнением либо ненадлежащим исполнением условий договора перевозки железнодорожным транспортом в Российской Федерации.

Предмет исследования составляет правовое регулирование договора перевозки грузов железнодорожным транспортом по законодательству Российской Федерации.

Основной целью исследования является создание теоретических и практических предложений по улучшению существующего законодательного регулирования имущественной ответственности перевозчика по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом на основе комплексного анализа современных, учитывающих последние тенденции изменений гражданского законодательства РФ, правовых норм.

Цель работы предопределила постановку следующих задач:

- рассмотреть теоретические основы перевозки железнодорожным транспортом;
- выявить особенности правового регулирования отношений, возникающих из договора перевозки железнодорожным транспортом;
- выявить права и обязанности участников перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- проанализировать особенности защиты прав участников перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Теоретическую основу исследования составили работы отечественных ученых, посвященные исследованию вопросов гражданско-правового регулирования отношений по перевозке, в том числе проблемам ответственности перевозчика по договору перевозки железнодорожным транспортом.

Для достижения поставленных целей и выполнения отдельных задачи исследования использовались общенаучные методы анализа и синтеза, наблюдения, сравнения и обобщения, метод сравнительного правоведения, правового моделирования и др.

Квалификационная работа состоит из введения, двух глав, включающих четыре параграфа, заключения и списка использованных источников.

1 Общая характеристика договора перевозки железнодорожным транспортом

1.1 Понятие договора перевозки железнодорожным транспортом

Договор перевозки занимает главное место в системе транспортных договоров.

Потому что именно этот договор выполняет основные обязанности, связанные с перевозкой материальных ценностей.

Анализ проведенных научных исследований правовой природы договора перевозки показывает о существовании различных взглядов в науке гражданского права.

Дискуссии о правовой природе договора перевозки в юридической литературе шли непрерывно со времен Советского Союза.²

Несмотря на множество и ценность научных исследований, по исследуемой теме недостаточно уделено внимание обобщению правового регулирования договора перевозки отдельными видами транспорта.

Договор перевозки занимает одно из центральных мест среди договоров, заключаемых в сфере транспорта.

Он относится к разновидности договоров, содействующих торговле и обеспечивающих доставку товаров от производителя к конечному потребителю.

Договор перевозки является взаимным, поскольку его стороны имеют корреспондирующие права и обязанности.

Рассматриваемый договор является возмездным, поскольку за перевозку необходимо уплатить провозную плату.

Отметим, что необходимость внесения платы за перевозку позволяет отграничить собственно перевозку от транспортировки.

² Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский. – М., 2022. – С. 207.

Отличие транспортирования грузов от их перевозки состоит, прежде всего, в том, что последнее всегда осуществляется на основании договора перевозки и, самое главное, всегда строится на эквивалентно-возмездных началах.

Не порождает обязательств по перевозке грузов так называемое технологическое транспортирование грузов, выполняемое собственным транспортом какого-либо юридического либо физического лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и т.д.).

Главной спецификой перевозки, характера выполняемых услуг является то, что пространственное перемещение грузов или пассажиров осуществляется с использованием транспортных средств.

Договор перевозки груза, заключаемый транспортом общего пользования, является публичным.

Публичный характер договора перевозки грузов означает, что перевозчик обязан осуществлять перевозки грузов по обращению любого гражданина или юридического лица.

Договор перевозки груза железнодорожным транспортом, в отличие от аналогичных договоров перевозки груза другими видами транспорта, всегда публичный.³

В статьях 789 и 426 Гражданского Кодекса РФ (далее ГК РФ) в качестве лиц, заключающих публичные договоры и, в частности, оказывающих услуги в отношении каждого, кто к ним обратится, называются коммерческие организации, однако представляется, что такими лицами, если иное не установлено законом, могут выступать также индивидуальные предприниматели.

Перечень лиц, относящихся к транспорту общего пользования, публикуется в установленном порядке.

³ Гречуха В.Н. Транспортное право России / В.Н. Гречуха. – М., 2022. – С. 286.

Договор перевозки груза транспортом общего пользования заключается на одинаковых для всех условиях.

Речь идет и о цене перевозки, которая определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами (ч. 2 ст. 790 ГК РФ).

При этом, как указано в ч. 3 ст. 790 ГК РФ, работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон.

Договор перевозки строится по модели договора присоединения (ст. 428 ГК РФ), является формальным и срочным.

Существенным условием договора перевозки груза является его предмет.

Предметом рассматриваемого договора выступают действия перевозчика по доставке груза в пункт назначения и выдаче его управомоченному лицу, а также действия грузоотправителя по оплате перевозки.

Услуга по доставке груза в пункт назначения включает также выгрузку груза, его хранение и выдачу грузополучателю.

Учитывая то, что предмет договора перевозки составляют услуги, в литературе неоднократно ставился вопрос об отграничении рассматриваемого договора перевозки от смежных с ним договоров.

Направленность договора перевозки грузов на оказание услуг позволяет отграничить его от договора подряда, в результате исполнения которого создается новая вещь, подлежащая передаче заказчику.

Договор перевозки грузов предполагает обеспечение сохранности вверенного перевозчику груза. Это сближает его с договором хранения. Однако договор перевозки грузов является самостоятельным договором, правовая природа которого характеризуется его направленностью на оказание услуги по доставке груза в пункт назначения.

Обеспечение сохранности груза служит лишь средством достижения этой цели.

В дефиниции договора перевозки груза указаны следующие лица: перевозчик, грузоотправитель и управомоченное на получение груза лицо (получатель), каждый из которых принимает определенное участие в обязательстве, связанном с перевозкой груза.

Вместе с тем преобладающим в настоящее время в отечественной правовой литературе является мнение о том, что договор перевозки груза строится в соответствии с моделью договора в пользу третьего лица, предусмотренной ст. 430 ГК РФ.⁴

Основной смысл конструкции договора в пользу третьего лица состоит в предоставлении третьему лицу права самостоятельного требования к стороне по договору, в заключении которого указанное третье лицо не принимало участия.

Вместе с тем по договору перевозки груза законодательство наделяет грузополучателя не только определенными правами, но и обязанностями, что, на наш взгляд, не противоречит законодательной конструкции договора в пользу третьего лица, предусмотренной ст. 430 ГК РФ.

Таким образом, сторонами договора перевозки груза являются перевозчик и грузоотправитель. Указанный договор заключается в пользу третьего лица – грузополучателя.

Перевозчиком может выступать коммерческая организация или индивидуальный предприниматель.

Грузоотправителем и грузополучателем могут выступать юридические и физические лица.

Одним из вопросов, заслуживающих внимания в связи с рассмотрением договора перевозки груза, является его форма.

Согласно ч. 2 ст. 785 ГК РФ заключение договора перевозки подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной

⁴Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России /Ю.В. Романец. –М.: Норма, 2021. – С. 96.

накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

Однако еще до составления транспортной накладной и иных документов возникает вопрос, каким образом оформляются отношения, связанные с подачей транспортных средств под груз и предъявлением груза к перевозке.

Если речь идет о реальном договоре перевозки груза, то указанные обязанности возникают из принятой перевозчиком от отправителя заявки (заказа) или договора об организации перевозок (ст. 791 ГК РФ). В консенсуальном договоре они предусмотрены в самом договоре перевозки.

Принятие перевозчиком заявки грузоотправителя означает достижение ими соглашения о подаче транспортных средств под погрузку и предъявлении груза к перевозке.

Заявка грузоотправителя отвечает всем требованиям, предъявляемым к оферте, а принятие указанной заявки (оферты) перевозчиком может квалифицироваться как акцепт оферты.

Указанный договор носит самостоятельный по отношению к договору перевозки груза характер и является консенсуальным.

Вместе с тем относительно правовой природы заявки грузоотправителя в литературе высказывается и иное мнение.

Заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов.

Следуя мнению большинства ученых, считаем, что договор об организации перевозок грузов выступает еще одним основанием возникновения обязательств, связанных с подачей транспортных средств под груз и предъявлением груза к перевозке.

По данному договору перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме (ст. 798 ГК РФ).

Организация железнодорожных грузоперевозок в России регулируется «Уставом железнодорожного транспорта РФ» и правилами, постановлениями, распоряжениями различных ведомств федерального или регионального уровня по перевозке грузов и использованию инфраструктуры Российских железных дорог.

Типовой договор железнодорожной перевозки грузов является правовым документом, который регулирует юридические и финансовые отношения между всеми участниками договора: грузоотправителем, экспедитором, перевозчиком, грузополучателем, возможными агентами и контрагентами.

Обязанности и ответственность по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом указываются отдельным пунктом для каждого субъекта.

Это служит гарантией добросовестного выполнения обязательств по договору и позволяет компенсировать финансовые или материальные потери в случае нарушения его условий одной из сторон.

Для осуществления грузоперевозок на железной дороге могут использоваться различные вагоны, контейнеры, открытые платформы и цистерны, принадлежащие как перевозчику, так и заказчику.

Это позволяет перемещать любые типы грузов наиболее удобным и экономным способом посредством самого надежного вида транспорта на значительные расстояния.

Учитывая территориальную удаленность многих регионов России, грузоперевозки промышленных и сельскохозяйственных грузов в больших объемах широко разветвленными железнодорожными путями считаются самыми выгодными.

Долгосрочные договора между компаниями, индивидуальными предпринимателями и транспортной компанией (перевозчиком грузов) значительно упрощают и облегчают юридическое оформление каждой новой заявки.

Такой договор перевозки груза железнодорожным транспортом содержит все самые важные общие условия сделки:

- сам предмет договорных обязательств;
- все участники договора и их контактные данные;
- наименование и основные характеристики груза;
- форма организации и осуществления погрузки, перевозки и разгрузки;
- маршрут перевозки с указанием начального и конечного пункта;
- цены на оказываемые услуги, калькуляция, форма и сроки оплаты;
- предварительно согласованный график-план отправки и прибытия грузов (с указанием даты и времени);
- другие, определенные участниками сделки и законодательными нормами условия.

Каждый одноразовый или долгосрочный типовой договор железнодорожной перевозки грузов содержит информацию о возможной схеме организации транспортировки грузов по железной дороге.

Всего существует несколько таких схем:

- местное сообщение – осуществление доставки грузов одним или несколькими подвижными составами в пределах одной железной дороги;
- прямое сообщение – перемещение грузов по объединенной сети железных дорог РФ одним или несколькими единицами железнодорожного транспорта;
- прямое смешанное сообщение – перевозка грузов по территории России не только железнодорожным, но и другими видами транспорта;
- международное сообщение с использованием однотипных или разных видов транспорта и возможной перегрузкой или сменой колесных пар вагонов на границе.

Стандартный договор на грузоперевозки заключается между тремя сторонами – грузоотправителем, перевозчиком (транспортной компанией) и получателем груза.

В обязанности заказчика входит:

- оформление и подача заявки на перемещение груза по железной дороге;
- после ее согласования и утверждения перевозчиком, доставка груза в пункт погрузки, передача его и сопутствующей документации ответственному лицу;
- своевременная оплата услуг грузоперевозки в размерах и сроки оговоренные условиями договора.

Исполнитель (грузоперевозчик) обязан:

- выполнить работы по своевременной погрузке и транспортировке груза в пункт назначения;
- принять меры по обеспечению сохранности груза от хищения и порчи;
- передать груз и сопутствующую документацию ответственному грузополучателю.

Как грузоотправитель, так и перевозчик имеет право привлекать в качестве третьих лиц агентов и контрагентов (экспедиторы, посредники или другие транспортные компании), а также других ответственных лиц на участках местного, прямого и прямого смешанного ж/д сообщения.

В этом случае оформляется и подписывается агентский договор на перевозку грузов железнодорожным транспортом, в котором указывается информация о правовых и финансовых отношениях между всеми этими участниками сделки.

При его заключении должны быть согласованы предмет и основные положения такого договора, маршрут и график перемещения груза, ответственные лица за его погрузку, сопровождение, перегрузку на промежуточных станциях и разгрузку в конечном пункте.

А также способы и размер оплаты услуг и компенсации непредвиденных расходов всем задействованным в работе участникам транспортировки.

Каждому агенту и контрагенту предоставляется необходимый для выполнения своих обязанностей пакет документов:

- транспортная накладная;
- доверенность, заявка;
- экземпляр договора;
- акты приемки и передачи товара;
- санитарно-гигиеническое заключение о грузе и т.д.

1.2 Особенности правового регулирования отношений, возникающих из договора перевозки железнодорожным транспортом

Договор перевозки заключается в письменной форме.

В настоящее время в правовой доктрине преобладает справедливое мнение о том, что транспортная накладная или даже несколько транспортных документов в зависимости от вида транспорта представляют собой письменную форму договора перевозки.

Транспортная накладная содержит все существенные условия договора перевозки и по сути представляет собой письменную форму этого договора.

Перевозочный документ непосредственно выполняет роль договора перевозки.

При этом на различных видах транспорта перевозка оформляется неодинаково.

Следует при этом добавить, что на морском транспорте перевозочным документом является коносамент, который составляется и подписывается только перевозчиком и передается отправителю.

Содержанием договора перевозки являются права и обязанности его сторон.

Помимо прав и обязанностей грузоотправителя и перевозчика в данном обязательстве присутствуют права и обязанности третьего лица, не участвующего в заключении договора.⁵

Так, основные обязанности перевозчика заключаются в доставке груза в пункт назначения; соблюдении сроков доставки; обеспечении сохранности груза в процессе перевозки; выдаче груза грузополучателю.

Основной обязанностью грузоотправителя является внесение платы за перевозку груза, которая производится им еще до начала перевозки. При этом окончательные расчеты за перевозку груза, а также дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой груза, производятся не грузоотправителем, а грузополучателем по прибытии груза в пункт назначения до момента его выдачи.

Помимо указанного выше, в обязанности грузополучателя входит обязанность принять прибывший в его адрес груз и выгрузить его.

Согласно ч. 2 ст. 785 ГК РФ, заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной.

То есть, данная статья указывает на основной документ, подтверждающий заключение договора перевозки – накладную.

Транспортная накладная и другой соответствующий ей по назначению документ подтверждают заключение договора перевозки, то есть вручение груза перевозчику.

Заполнение и выдача такого документа имеет важное доказательственное значение.

⁵Овечкин А.П. Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом /А.П. Овечкин // Транспортное право. –2022. – № 1. –С. 48.

Порядок заключения договора перевозки зависит от его природы. Заключение реального договора приурочивается к моменту вручения перевозчику груза вместе с сопроводительными документами.

Юридическое значение накладной в том, что она:

- является обязательной письменной формой договора;
- доказывает факт заключения договора и воплощает его содержание;
- легитимирует лицо на предъявление претензий и исков к транспортной организации, вытекающих из ненадлежащего исполнения договора перевозки.

К числу иных перевозочных документов также относятся дорожная ведомость, вагонный лист, передаточная ведомость при перевозках прямым смешанным сообщением.

Все они являются документами первичного учета и имеют доказательственное значение.

Все обязательства сторон по договору возникают с момента его заключения, т.е. достижения соглашения между сторонами. Без соглашения как основы договора не может возникнуть никакого отношения по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Действия по передаче груза к перевозке совершаются во исполнение этой уже достигнутой договоренности.

Грузополучатель не участвует в процессе заключения договора. Однако он становится участником перевозочных правоотношений на основании законодательного допущения.

Общее законодательное определение договора перевозки груза содержится в ч. 1 ст. 785 ГК РФ, согласно которому по данному договору перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Правовое регулирование договора перевозки груза осуществляется прежде всего нормами гл. 40 ГК РФ «Перевозка», а также применительно к каждому виду транспорта – нормами соответствующих транспортных уставов кодексов и иных принимаемых в соответствии с ними нормативных правовых актов.

Нормы о договоре перевозки груза имеются в Уставе железнодорожного транспорта РФ (УЖТ РФ) и Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ (УАТ РФ).

По общему правилу договор перевозки груза является реальным, поскольку он считается заключенным в момент принятия перевозчиком груза и выдачи соответствующего документа (транспортной накладной, коносамента, квитанции и т.п.).

Вместе с тем, как подчеркивается в литературе, в отдельных случаях указанный договор может быть консенсуальным. В частности, договор перевозки грузов считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки.

Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным.⁶

Перевозка – это перемещение (транспортирование) людей (пассажиров) и вещей (грузов).

Следовательно, в соответствии с бытовым значением термина «перевозка» перевозкой можно назвать перемещение людей и вещей лифтами, эскалаторами и подобными средствами и даже подъем грузчиками груза на верхний этаж дома без использования лифта.

Однако гражданско-правовое понятие перевозки гораздо уже общеупотребительного термина и складывается из нескольких предпосылок, ограничивающих сферу применения юрисдикционных правовых норм к

⁶Егиазаров В.А. Транспортное право / В.А. Егиазаров. – М., 2022. – С. 52.

фактическим отношениям, связанным с оказанием услуг по перемещению людей и вещей.

Во- первых, юридические отношения по договору перевозки складываются только в том случае, если перевозка осуществляется транспортом. Легального определения понятия «транспорт» в российском законодательстве не содержится.

Перевозочная деятельность – это деятельность, связанная с выполнением организационных и технологических операций по безопасному перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным и другими видами транспорта.

Юридические отношения по перевозке складываются только при использовании определенных видов транспорта.

Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Следует обратить особое внимание на то, что согласно данной норме транспортным законодательством определяются не особенности перевозки отдельными видами транспорта, а именно общие условия всякой перевозки. Ограничение видов транспорта также является предпосылкой для определения круга отношений, регулируемых договорами, связанными с перевозкой.

Таким образом, в российском законодательстве содержится формальный подход, согласно которому транспортом, используемым в связи с перевозкой, признаются только те перевозочные средства, которые указываются в специальном транспортном законодательстве.

Виды транспорта:

– наземный транспорт;

– водный транспорт – речной и морской. Различие речного и морского видов транспорта является функциональным;

–воздушный транспорт –воздушные суда.

Итак, из отношений, регулируемых нормами о договоре перевозки, исключается перемещение людей и грузов экзотическими видами транспорта, например велосипедами или животными.

Данные отношения подпадают под договор возмездного оказания услуг.

Отношения, связанные с использованием трубопроводов, регулируются нормами о самостоятельном виде договора энергоснабжения через присоединенную сеть (гл. 30 ГКРФ).

Однако и указания на определенные виды транспорта, которым посвящены специальные уставы и кодексы, все еще недостаточно для окончательного решения вопроса о том, какие отношения регулируются нормами о договоре перевозки.

Если обобщить требования транспортного законодательства, то получится, что перевозчиком признается только лицо, которое осуществляет с помощью определенных транспортных средств перемещение пассажиров, грузов и багажа в качестве предпринимателя.

Таким образом, следует сделать следующий вывод: нормами о договоре перевозки регулируются отношения, связанные с перемещением грузов, пассажиров и багажа, с участием только тех перевозчиков, которые осуществляют свою деятельность в качестве предпринимательской и при этом используют транспортные средства, поименованные в специальных уставах и кодексах.

По критерию своего назначения транспорт делится на:

– транспорт общего пользования, когда перевозчиком является коммерческая организация, обязанная осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица (ст. 789 ГКРФ);

– транспорт внутреннего пользования, обслуживающий нужды непосредственно собственника транспортных средств (доставка товаров со склада в магазин, перемещение своих работников к месту выполнения трудовых обязанностей и т.п.).

Транспорт общего пользования целесообразно разделять на рейсовый (осуществляющий регулярные перевозки по установленному маршруту) и нерейсовый.

Что касается транспорта внутреннего пользования, то договорные отношения здесь вообще отсутствуют, что исключает применение норм гл. 40 ГК РФ к данным отношениям.

Однозначно определены отношения, оформляемые договором перевозки: это перевозка грузов, пассажиров и багажа. Действительно, законодатель выделяет три разновидности собственно договора перевозки: договор перевозки груза (ст. 785 ГК), договор перевозки пассажира и договор перевозки багажа (ст. 786 ГК).

Необходимо сделать вывод, что гл. 40 ГК РФ, несмотря на ее название «Перевозка», посвящена не только договору перевозки, но и транспортным договорам в целом и призвана регулировать множество отношений, прямо или косвенно связанных с зарегистрированной перевозкой грузов, пассажиров и багажа.

Действительно, организация транспортного процесса не может быть сведена к одному только договору перевозки.

Транспортная деятельность – многогранное явление, в котором важную организующую роль играют разнообразные договоры.⁷

Существующее правовое регулирование отношений по перевозке в настоящее время представляется достаточно последовательным и структурированным, несмотря на большее количество нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность перевозчика.

⁷Стригунова Д.П. Основные черты договора перевозки груза в российском законодательстве / Д.П. Стригунова // Современное право. – 2022. – № 1. – С. 139-140.

При этом тенденции по возрастанию публичного регулирования в частных отношениях по перевозке представляются обоснованными и направленными на сбалансированное удовлетворение интересов потребителей и перевозчика.⁸

⁸ Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский. – М., 2022. – С. 287.

2 Содержание договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

2.1 Участники договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом заключается между грузоотправителем и перевозчиком.

Грузоотправитель является оферентом, т.к. только в его волеизъявлении содержится указание на существенные элементы договора – определение груза, место назначения.

Железная дорога (перевозчик), принимая предложение, выступает акцептантом, и договор является заключенным.

Сторонники этой точки зрения указывают на обязанность железной дороги принять предложение, не противоречащее действующему законодательству.⁹

Основанием для возникновения обязанностей сторон является юридический факт, которым следует признать сам договор перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Этот вывод следует из ст. 784 ГК РФ, устанавливающей, что перевозка грузов осуществляется на основании договора перевозки (ст. 785 ГК РФ).

Определение формы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом имеет существенное значение, т.к. в действующем законодательстве нет четких положений о том, что понимать под договором перевозки грузов железнодорожным транспортом, удостоверяющим волеизъявление сторон правоотношения.

⁹ Агарков М.М. Юридическая природа железнодорожной перевозки / М.М. Агарков // Вестник гражданского права. – 2021. – № 4. – С. 155.

Законодатель под договором перевозки грузов, указанным в п. 2 ст. 785 ГК РФ, понимает правоотношение, т.е. правовой акт.

Таким образом, закон говорит о договоре как явлении идеальном, но не как о правовом документе (явлении материальном).

Это представление о договоре обусловлено его формой.

Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом заключается в письменной форме.

Письменная форма договора означает составление одного документа, подписываемого сторонами, обмен документами с использованием почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору (п. 2 ст. 434 ГК РФ).

Наличие у договора соответствующей обективированной формы позволяет воспринимать согласованную волю его сторон и указывает на его существенные условия.

Таким образом, договор перевозки грузов железнодорожным транспортом является тем юридическим фактом, с которым связывается возникновение прав и обязанностей сторон в процессе перевозки с момента принятия груза железной дорогой до момента выдачи его грузополучателю.

При оформлении соответствующих правоотношений требуются различные документы, а именно:

- заявку на перевозку грузов;
- транспортную железнодорожную накладную;
- квитанцию о приеме груза;
- иные перевозочные документы.

Действующая реальная модель договора перевозки грузов железнодорожным транспортом с необходимостью подачи заявки, а также составлением и подписанием транспортной железнодорожной накладной обусловлена ее законодательной «пропиской».

Однако данная громоздкая схема содержит ряд противоречий и не соответствует в полной мере динамично развивающимся отношениям по перевозке грузов железнодорожным транспортом по следующим причинам.

Во-первых, на грузоотправителя возлагается обязанность по предоставлению перечисленных документов до передачи груза перевозчику, т.е. до момента заключения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Закрепление такой обязанности позволяет утверждать, что момент заключения договора перевозки грузов железнодорожным транспортом в законодательстве определен неоднозначно.

Во-вторых, в законодательстве не определено соотношение данных документов между собой, а также с реальной моделью договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Судебная практика при разрешении споров о заключенности договоров перевозки грузов исходит из того, что даже при наличии письменного текста договора, но при отсутствии таких доказательств, как транспортные накладные, договор может быть признан незаключенным.¹⁰

Это обусловлено тем, что в тексте договора не указываются существенные для данного вида договора условия о количестве, виде предоставляемого транспорта, маршруте перевозки, наименовании груза, то есть те данные, которые, как правило, содержатся в транспортной накладной. Исходя из этого, суды признают, что в отсутствие транспортной накладной договор перевозки грузов нельзя считать заключенным.

Однако при наличии доказательств фактического оказания услуг, установлении их объема, стоимости, обязанности ответчика по делу по их оплате возможно применение к таким правоотношениям норм о неосновательном обогащении.

¹⁰Стригунова Д.П. Основные черты договора перевозки груза в российском законодательстве / Д.П. Стригунова // Современное право. – 2021. – № 1. – С. 42.

Вышеизложенное свидетельствует о том, что налицо легально закрепленное противоречие между реальной моделью договора перевозки грузов железнодорожным транспортом и процессом заключения договора.

Это порождает многочисленные дискуссии о моменте заключения договора и о характере договора перевозки грузов железнодорожным транспортом (является ли договор реальным или консенсуальным).

Одна из основных обязанностей перевозчика заключается в доставке груза в пункт назначения, указанный в транспортной накладной – на железнодорожную станцию, в порт, иное местонахождение получателя груза.

При этом транспортное законодательство допускает возможность изменения пункта назначения или получателя перевозимого груза в процессе перевозки.

По письменному заявлению грузоотправителя или грузополучателя перевозчик может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения. В этом случае оформляются новые перевозочные документы и взимается соответствующий сбор.

Обязанностью перевозчика является соблюдение сроков перевозки.

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, отсылая регулирование сроков к правилам перевозок и договорам.

Исключение составляет УЖТ РФ, в котором детально регламентирован порядок исчисления таких сроков, а также имеется отсылка к Правилам исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом (ст. 33).

Так, при железнодорожных перевозках погрузка грузов в вагоны и выгрузка из них в местах общего и необщего пользования обеспечиваются грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), на них же возлагается обязанность предоставлять необходимые для погрузки и крепления приспособления, а также устанавливать их при погрузке или снимать при выгрузке.

Поэтому в случае несохранности груза по причинам, зависящим от грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя), перевозчик не будет нести ответственность (ст. 95 УЖТ РФ).

Особо выделяются обязанности по сохранности грузов, перевозимых в открытом железнодорожном подвижном составе, а также насыпью или навалом.

Исполнение обязательства по перевозке груза завершается в пункте назначения выдачей груза уполномоченному на его получение лицу (получателю), которая отнесена к обязанностям перевозчика перед грузоотправителем и получателем груза.

При этом перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах.

Грузополучателю принадлежит право требования к перевозчику выдать доставленный груз.

Указанный подход основан на том, что на грузополучателя нельзя возложить безусловную обязанность принять груз по договору между грузоотправителем и перевозчиком, поскольку он не участвует в его заключении.

Только после того, как грузополучатель выразит перевозчику намерение воспользоваться своим правом на получение груза по договору перевозки, у него возникают обязанности, предусмотренные транспортным законодательством в отношении грузополучателя.

Если же грузополучатель обращается к перевозчику с требованием о выдаче груза, несмотря на направленное уведомление о прибытии груза в его адрес, он не имеет обязанности в качестве участника правоотношений по перевозке.

В этом случае в отношении доставленного груза должен применяться правовой режим, установленный для неостребованных грузов.

Перевозчик и грузополучатель должны совершить ряд иных действий по оформлению выдачи груза.

Например, в определенных законодательством случаях перевозчик на железнодорожной станции назначения без заключения отдельного договора обязан проверить состояние, массу и количество груза.

Оформление выдачи груза по перевозочным документам с выдачей грузополучателю накладной под расписку в дорожной ведомости называется раскредитованием перевозочных документов.

Документальным подтверждением оформления выдачи груза признается подпись уполномоченного лица грузополучателя в дорожной ведомости.

Порядок оформления выдачи грузов устанавливается правилами перевозок грузов на соответствующем виде транспорта.

Грузополучатель обязан внести плату за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи.

По общему правилу указанные платежи вносятся грузоотправителем до момента приема к перевозке или отправления грузов, если иное не предусмотрено транспортным уставом или кодексом, а также соглашением сторон (ст. 30 УЖТ РФ).

При этом перевозчик вправе при несвоевременном внесении платежей не подавать транспортное средство под погрузку следующей партии груза и не исполнять свои обязательства по перевозке уже принятого груза.

Окончательные расчеты за перевозку грузов и дополнительные работы(услуги), связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии грузов на железнодорожную станцию назначения до момента их выдачи.¹¹

Процессу перевозки грузов предшествуют подача перевозчиком транспортных средств под погрузку и предъявление грузоотправителем соответствующего груза, предназначенного к перевозке.

Это предполагает надлежащее исполнение перевозчиком обязательств по подаче транспортных средств в согласованный срок и в необходимом количестве, технически исправных и пригодных для перевозки соответствующего груза.

С другой стороны, грузоотправитель обязан предъявить груз в согласованном объеме и подготовить его к перевозке: упаковать, обеспечить тарой, осуществить надлежащую укладку и крепление груза на подвижном составе и т.п.

Такие обязательства сторон договора перевозки груза могут осуществляться как разово, так и на систематической основе.

Согласно ст. 791 ГК РФ основаниями возникновения обязательств по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке могут быть принятая перевозчиком заявка (заказ) грузоотправителя, договор перевозки или договор об организации перевозок.

Для осуществления систематических перевозок грузов перевозчик и грузовладелец могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок.

По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме (ст. 798 ГК РФ).

¹¹ Гречуха В.Н. Транспортное право России / В.Н. Гречуха. – М., 2022. – С. 299.

По своей юридической природе этот договор относится к числу организационных. 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.

Обязательные реквизиты заявки (заказа) на перевозку грузов, порядок их оформления, подачи и принятия регламентируется транспортными кодексами и уставами, а также правилами перевозки грузов.

2.2 Особенности защиты прав участников договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут гражданско-правовую ответственность. Прежде чем переходить к анализу оснований ответственности, автор полагает необходимым рассмотреть, что представляет из себя гражданско-правовая ответственность.

Анализ природы и сущности гражданско-правовой ответственности позволяет сделать вывод, что последняя имеет следующие особенности, дающие основания отделить ее от иных видов юридической ответственности и подчеркивающие ее гражданско-правовой характер:

- применение неблагоприятных имущественных последствий;
- ответственность одного субъекта гражданско-правовых отношений перед другим;
- компенсационный характер гражданско-правовой ответственности;
- юридическое равенство участников гражданских правоотношений.¹²

¹²Белов В.А. Об отдельных проблемных вопросах взыскания убытков по договору поставки железнодорожным транспортом / В.А. Белов // Вестник арбитражной практики. – 2021. – № 2. – С. 41.

Период ответственности перевозчика: определен – с момента приема груза к перевозке в пункте отправления до момента его выдачи в пункте назначения.

Общая ответственность перевозчика: определяется ущербом, причиненным в результате утраты, порчи и повреждения груза, а также просрочкой в доставке.

Едиными правилами определен перечень причин и обстоятельств, по которым перевозчик освобождается от ответственности (каталог исключений). Ответственность перевозчика построена по принципу его априорной презумированной вины.

Ответственность перевозчика за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза или снижение его качества: установлена.

Порядок и правила определения стоимости груза (для целей определения размера ответственности железной дороги): установлены – по рыночной цене на дату и место приема груза к перевозке.

Возврат перевозчиком провозных платежей, таможенных пошлин и иных расходов, связанных с перевозкой утраченного груза: установлен.

Срок доставки груза: устанавливается императивно и нормативно в зависимости от рода отправки.

Сторонам договора предоставляется возможность установить иные сроки доставки груза, отличные от нормативных.

Ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (просрочку в доставке) груза: определена императивно в виде исключительной неустойки, величина которой не должна превышать четырехкратного размера стоимости перевозки груза.

Срок, при наступлении которого груз считается полностью утраченным: определен – через 30 дней по истечении срока доставки.

Ответственность отправителя: определяется потерями и убытками перевозчика вследствие неправильного оформления накладной посредством

внесения в нее неточных или неполных сведений относительно предъявляемого к перевозке груза, а также вследствие отсутствия прилагаемых к накладной необходимых товаросопроводительных и иных документов; определяется потерями и убытками перевозчика, вызванными некачественной тарой и упаковкой груза; определяется потерями и убытками перевозчика за все последствия произведенной отправителем некачественной погрузки груза.

Ответственность получателя: после требований выдачи ему груза отвечает за уплату провозных платежей и возмещение иных целесообразно понесенных расходов перевозчика.

Перевозчик несет ответственность за своих служащих и лиц, услугами которых он пользуется для осуществления перевозки.

Одной из конституционных гарантий защиты прав и свобод от возможных посягательств является провозглашение не только права каждого на судебную защиту (ст. 46 Конституции РФ), но и права каждого на рассмотрение дела тем судом или тем судьей, к компетенции которого оно отнесено законом (ст. 47 Конституции РФ).

Отсюда понятно, что полное, четкое и не допускающее неоднозначного понимания определение законодателем правил подведомственности и подсудности судебных споров выступает необходимым условием реализации такой гарантии.

Это отмечают правоприменители, ученые, на это обращают внимание и высшие судебные инстанции, вынужденные из-за нечеткости законодательных установлений относительно подведомственности и подсудности отдельных категорий гражданских дел давать соответствующие разъяснения.¹³

¹³Белов В.А. Об отдельных проблемных вопросах взыскания убытков по договору поставки железнодорожным транспортом / В.А. Белов // Вестник арбитражной практики. – 2021. – № 2. – С. 43.

В современных российских условиях все более возрастающую роль в жизни нашей в географическом плане весьма протяженной страны начинают играть перевозки, причем не только перевозки грузов, чаще всего носящие хозяйственный (предпринимательский) характер, но и перевозки пассажиров и их багажа.

Население страны активно перемещается: меняет место жительства, подыскивает работу в других краях и областях, выезжает на отдых в красивые места нашей большой страны и т.д.

Когда же случаются эксцессы и возникает необходимость обратиться в суд, важно правильно определиться с подведомственностью и подсудностью споров, связанных с перевозками.

Остановимся на подсудности данных споров. Подсудность в наиболее устоявшемся представлении – это институт (совокупность правовых норм), регулирующий относимость подведомственных судам дел к ведению конкретного суда судебной системы для их рассмотрения по первой инстанции.

Подсудность – это юрисдикционные полномочия суда первой инстанции по рассмотрению и разрешению подведомственных им гражданских дел, которые разграничиваются на основе общих правил и предусмотренных законом исключений для них.

Гражданское и арбитражное процессуальное законодательство практически одинаково регулируют вопросы подсудности споров, связанных с перевозками, относя их к исключительной подсудности соответствующих судов общей юрисдикции и арбитражных судов.

Конституционный Суд РФ считает правомерным и не противоречащим Конституции правило об исключительной подсудности отдельных категорий дел, поскольку рассматривает ее как направленную на обеспечение наилучших условий для правильного и своевременного рассмотрения дел, специфические особенности которых затрудняют их рассмотрение в другом месте.

С этим трудно спорить, однако посмотрим, что получается у нас со спорами, вытекающими из договоров перевозки.

Так, в ч. 3 ст. 30 ГПК РФ, посвященной исключительной подсудности, говорится, что иски к перевозчикам, вытекающие из договоров перевозки, предъявляются в суд по месту нахождения перевозчика, к которому в установленном порядке была предъявлена претензия.

Иски к перевозчикам, вытекающие из договоров перевозки грузов, пассажиров или багажа, предъявляются по месту нахождения управления транспортной организации, к которой в установленном порядке была предъявлена претензия, новая формулировка исключительной подсудности дел по перевозкам в ГПК РФ выглядит по меньшей мере довольно странно.

Во-первых, ничего не говорится о видах договоров перевозки. Во-вторых, содержится указание на предъявление претензии в установленном порядке.

Тем более что существующие транспортные уставы и кодексы делают определенные разграничения как по видам перевозок, так по необходимости направления по ним соответствующих претензий в случае возникновения конфликтов.

Знание этих положений дает основание некоторым авторам утверждать, что в данной норме (ч. 3 ст. 30 ГПК РФ) речь идет исключительно о перевозке грузов (поскольку именно по ним, например, ст. 120 УЖД обязывает предъявлять соответствующие претензии).¹⁴

Традиционно гражданское законодательство выделяет различные виды перевозок, в т.ч. перевозки не только грузов, но и пассажиров, а также багажа. И во всех этих случаях подсудность носит исключительный характер.

К тому же надо заметить, что потребители чаще обращаются в суд с исками в свою защиту по спорам, вытекающим как раз не из договоров перевозки груза, а из договоров перевозки пассажиров и багажа,

¹⁴ Гречуха В.Н. Транспортное право России / В.Н. Гречуха. – М., 2022. – С. 371.

предъявление претензий по которым не является столь жестко регламентированным.

Кстати, если уж говорить об исках, предъявляемых в защиту прав потребителей, то исключительная подсудность дел, связанных с договором перевозки, в виде привязки их к месту нахождения перевозчика, учитывая огромные просторы нашей страны, является крайне неудобной для потребителей.

Конечно, внедрение системы видеоконференцсвязи в гражданском процессе, возможно, несколько сгладит неудобства, испытываемые потребителем, вынужденным предъявлять иск не по своему выбору, предоставляемому ему законом, а в суде, куда ему зачастую добраться весьма проблематично, но все же следует признать существующую норму ст. 30 ГПК РФ об исключительной подсудности споров, вытекающих из договоров перевозки, некомфортной для потребителя.

Арбитражное процессуальное законодательство более пространно в этом плане регулирует подсудность дел о перевозках.

Часть 3 ст. 38 Арбитражно-процессуального кодекса РФ (далее АПК РФ) говорит: «Иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, пассажиров и их багажа, в т.ч. в случае, если перевозчик является одним из ответчиков, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика».¹⁵

Как видим, здесь ничего не говорится о необходимости предъявления претензии, зато перечислены все основные виды договора перевозки: грузов, пассажиров, багажа.

Вопрос о претензиях решен сразу и для всех дел, в связи с которыми возникает необходимость обратиться в арбитражный суд, обязывающей истца сообщить в исковом заявлении сведения о соблюдении им претензионного или иного досудебного порядка, если он предусмотрен федеральным законом

¹⁵Егиазаров В.А. Транспортное право / В.А. Егиазаров. – М., 2022. – С. 166.

или договором и в перечне документов, прилагающихся к исковому заявлению, указан документ, подтверждающий соблюдение истцом указанного претензионного или иного досудебного порядка.

В противном случае исковое заявление остается без движения.

Такой прием юридической техники, который использован в АПК РФ при формулировании исключительной подсудности для споров, вытекающих из договоров перевозки, представляется универсальным и является более предпочтительным.

Однако и здесь возникают вопросы как у лиц, обращающихся в арбитражный суд, так и у судей, в связи с чем Высший Арбитражный суд РФ (далее ВАС РФ) РФ вынужден давать соответствующие разъяснения.

Связано это главным образом с развитием организованных форм предпринимательской деятельности.

В частности, чтобы соблюсти установленное правило исключительной подсудности споров, вытекающих из договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом, ВАС РФ, констатировав, что «железные дороги, ранее являвшиеся самостоятельными юридическими лицами – перевозчиками, в настоящее время имеют статус филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги», и начальникам железных дорог выданы генеральные доверенности, в соответствии с которыми филиал вправе в т.ч. вести актово-претензионную работу, заключать и расторгать договоры, вносить в них изменения и дополнения», установил, что «если истцом предъявлен в арбитражный суд иск к ОАО «Российские железные дороги, вытекающий из перевозки груза, по месту нахождения железной дороги- филиала общества, такой иск подлежит рассмотрению по существу этим судом без передачи его на рассмотрение арбитражного суда по месту нахождения ОАО «Российские железные дороги».

Еще более одиозным выглядит предписание ВАС РФ, согласно которому если иск, возникший в связи с осуществлением перевозки груза и вытекающий из деятельности филиала открытого акционерного общества, предъявлен к ОАО «Российские железные дороги» в Арбитражный суд города Москвы, а этот суд направил материалы в арбитражный суд по месту нахождения филиала, последний в соответствии с ч. 4 ст. 39 АПК РФ должен рассмотреть его по существу. Получается, что истцам «перекрывается» право выбора суда, на что они вообще-то согласно ст. 36 АПК РФ имеют право.¹⁶

К тому же документ, посредством которого ВАС РФ дает подобные разъяснения, не имеет статуса даже постановления Пленума.

Между тем ст. 47 Конституции РФ, с которой мы начали рассуждения об исключительной подсудности дел, возникающих из договоров перевозки, говорит о законе, который только и может определять подсудность дела суду или судье.

Таким образом, ВАС РФ выразил правовую позицию, в соответствии с которой подсудность споров, вытекающих из договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом, не является исключительной.

С данным утверждением трудно не согласиться, тем более что существует довольно многочисленная судебная практика, складывающаяся под влиянием таких разъяснений ВАС РФ.

Такой путь представляется губительным для нашего правосудия. Очевидно, это осознают и депутаты Государственной Думы Федерального Собрания РФ, не продвинувшиеся с 2004 г. далее первого чтения законопроекта о внесении изменений в ст. 38 АПК РФ, где предполагалось закрепить в части третьей в качестве отдельного положения, что иски к перевозчику, вытекающие из договоров железнодорожной перевозки,

¹⁶ Танкелович М.Б. Анализ и обобщение судебной практики по подсудности дел на основании АПК РФ / М.Б. Танкелович // Вестник Арбитражного суда города Москвы. – 2021. – № 3. – С. 77.

предъявляются в суд по месту нахождения филиала перевозчика – железной дороги, рассмотревшей претензию.

Следует обратить внимание на то, что применение той части указанного правила, в которой устанавливается исключительная подсудность дел по искам, вытекающим из договоров перевозки пассажиров и их багажа, арбитражными судами сомнительно с точки зрения правил подведомственности.

Пассажирами являются физические лица.

Отношения у них с перевозчиками не могут возникать из их предпринимательской (даже если они имеют статус индивидуального предпринимателя) или иной экономической деятельности (такие отношения возможны только при перевозке грузов, используемых для предпринимательской деятельности граждан, имеющих статус индивидуальных предпринимателей).

Поэтому такие дела подведомственны судам общей юрисдикции.

Таким образом, подводя итог анализу положений процессуального законодательства об исключительной подсудности дел, возникающих из договора перевозки, можно сказать, что процессуальные нормы как ГПК РФ, так и АПК РФ далеко не совершенны.

Критерии определения подсудности таких споров нечетки, неконкретны, зачастую даже ошибочны и вводят в заблуждение наших граждан.

А ведь, как совершенно справедливо заметил И.Н. Поляков (правда, применительно к нормам о подведомственности, но ведь, то же самое можно сказать и о подсудности), «ими должны руководствоваться и лица, желающие обратиться в суд с иском или заявлением, и суды, решающие вопрос о том, вправе и обязаны ли они принимать данный иск (заявление) к своему производству».

Такая размытость, нечеткость критериев подведомственности приводит к многочисленным судебным ошибкам, от которых страдают как лица, нуждающиеся в судебной защите, так и авторитет правосудия».¹⁷

В этой связи норма об исключительной подсудности дел, возникающих из договора перевозки, должна быть исключена из положений процессуального законодательства, поскольку других разновидностей подсудности (родовой, территориальной, альтернативной) вполне достаточно для решения судебных дел в точном соответствии с положениями ст. 47 Конституции РФ.

¹⁷ Поляков И.Н. Транспортное право России / И.Н. Поляков. – М., 2022. – С. 193.

Заключение

Анализ проведенных научных исследований правовой природы договора перевозки показывает о существовании различных взглядов в науке гражданского права.

Несмотря на множество и ценность научных исследований, по исследуемой теме недостаточно уделено внимание обобщению правового регулирования договора перевозки отдельными видами транспорта.

Договор перевозки занимает главное место в системе транспортных договоров.

Потому что именно этот договор выполняет основные обязанности, связанные с перевозкой материальных ценностей.

Договор перевозки занимает одно из центральных мест среди договоров, заключаемых в сфере транспорта. Он относится к разновидности договоров, содействующих торговле и обеспечивающих доставку товаров от производителя к конечному потребителю.

Договор перевозки является взаимным, поскольку его стороны имеют корреспондирующие права и обязанности.

Рассматриваемый договор является возмездным, поскольку за перевозку необходимо уплатить провозную плату.

В ходе исследования были решены следующие задачи:

1. Рассмотрены теоретические основы перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Договор перевозки груза, заключаемый транспортом общепользования, является публичным.

Публичный характер договора перевозки грузов означает, что перевозчик обязан осуществлять перевозки грузов по обращению любого гражданина или юридического лица.

Договор перевозки груза железнодорожным транспортом, в отличие от аналогичных договоров перевозки груза другими видами транспорта, всегда публичный.

В статьях 789 и 426 ГК РФ в качестве лиц, заключающих публичные договоры и, в частности, оказывающих услуги в отношении каждого, кто к ним обратится, называются коммерческие организации, однако представляется, что такими лицами, если иное не установлено законом, могут выступать также индивидуальные предприниматели.

Таким образом, сторонами договора перевозки груза являются перевозчик и грузоотправитель.

Указанный договор заключается в пользу третьего лица – грузополучателя. Перевозчиком может выступать коммерческая организация или индивидуальный предприниматель.

Грузоотправителем и грузополучателем могут выступать юридические и физические лица.

2. Выявлены особенности правового регулирования отношений, возникающих из договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Общее законодательное определение договора перевозки груза содержится в ч. 1 ст. 785 ГК РФ, согласно которому по данному договору перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Правовое регулирование договора перевозки груза осуществляется прежде всего нормами гл. 40 ГК РФ «Перевозка», а также применительно к каждому виду транспорта – нормами соответствующих транспортных уставов и кодексов и иных принимаемых в соответствии с ними нормативных правовых актов.

Определения договора перевозки груза и соответствующие положения о нем применительно к тому или иному виду транспорта содержат статьи Воздушного кодекса РФ, Кодекса торгового мореплавания РФ и Кодекса внутреннего водного транспорта РФ.

Нормы о договоре перевозки груза имеются в Уставе железнодорожного транспорта РФ и Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ.

3. Рассмотрены права и обязанности участников перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Одна из основных обязанностей перевозчика заключается в доставке груза в пункт назначения, указанный в транспортной накладной или коносаменте, на железнодорожную станцию, в порт, иное местонахождение получателя груза.

При этом транспортное законодательство допускает возможность изменения пункта назначения или получателя перевозимого груза в процессе перевозки. Например, согласно ст. 31 УЖТ РФ, по письменному заявлению грузоотправителя или грузополучателя перевозчик может переадресовывать перевозимые грузы с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения.

В этом случае оформляются новые перевозочные документы и взимается соответствующий сбор.

Обязанностью перевозчика является соблюдение сроков перевозки. 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.

Однако транспортные уставы и кодексы содержат лишь общие правила о сроках доставки, отсылая регулирование сроков к правилам перевозок и договорам.

Исключение составляет УЖТ РФ, в котором детально регламентирован порядок исчисления таких сроков, а также имеется отсылка к Правилам исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом (ст. 33).

По общему правилу в обязанности перевозчика входит обеспечение сохранности перевозимого груза с момента его принятия к перевозке и до выдачи его получателю в пункте назначения. В то же время правила распределения бремени негативных последствий, вызванных несохранностью груза, различаются в зависимости от вида транспорта и специфики грузов.

Так, при железнодорожных перевозках погрузка грузов в вагоны и выгрузка из них в местах общего и необщего пользования обеспечиваются грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), на них же возлагается обязанность предоставлять необходимые для погрузки и крепления приспособления, а также устанавливать их при погрузке или снимать при выгрузке.

Поэтому в случае несохранности груза по причинам, зависящим от грузоотправителя (отправителя) или грузополучателя (получателя), перевозчик не будет нести ответственность (ст. 95 УЖТ РФ).

4. Проанализированы особенности защиты прав участников перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Одной из конституционных гарантий защиты прав и свобод от возможных посягательств является право каждого на судебную защиту (ст. 46 Конституции РФ), но и право каждого на рассмотрение дела тем судом или тем судьей, к компетенции которого оно отнесено законом (ст. 47 Конституции РФ).

Отсюда понятно, что полное, четкое и не допускающее неоднозначного понимания определение законодателем правил подведомственности и подсудности судебных споров выступает необходимым условием реализации такой гарантии.

Это отмечают правоприменители, ученые, на это обращают внимание и высшие судебные инстанции, вынужденные из-за нечеткости законодательных установлений относительно подведомственности и подсудности отдельных категорий гражданских дел давать соответствующие разъяснения.

В современных российских условиях все более возрастающую роль в жизни нашей в географическом плане весьма протяженной страны начинают играть перевозки, причем не только перевозки грузов, чаще всего носящие хозяйственный (предпринимательский) характер, но и перевозки пассажиров и их багажа.

Население страны активно перемещается: меняет место жительства, подыскивает работу в других краях и областях, выезжает на отдых в красивые места нашей большой страны и т.д.

Когда же случаются эксцессы и возникает необходимость обратиться в суд, важно правильно определиться с подведомственностью и подсудностью споров, связанных с перевозками.

Таким образом, подводя итог анализу положений процессуального законодательства об исключительной подсудности дел, возникающих из договора перевозки, можно сказать, что процессуальные нормы как ГПК РФ, так и АПК РФ далеко не совершенны.

Критерии определения подсудности таких споров нечетки, неконкретны, зачастую даже ошибочны и вводят в заблуждение.

Такая размытость, нечеткость критериев подведомственности приводит к многочисленным судебным ошибкам, от которых страдают как лица, нуждающиеся в судебной защите, так и авторитет правосудия.

В этой связи норма об исключительной подсудности дел, возникающих из договора перевозки, должна быть исключена из положений процессуального законодательства, поскольку других разновидностей подсудности (родовой, территориальной, альтернативной)

вполне достаточно для решения судебных дел в точном соответствии с положениями ст. 47 Конституции РФ.

Также необходимо принять поправки, не продвинувшиеся с 2004 г. далее первоочтения законопроекта о внесении изменений в ст. 38 АПК РФ, где предполагалось закрепить в части третьей в качестве отдельного положения, что иски к перевозчику, вытекающие из договоров железнодорожной перевозки, предъявляются в суд по месту нахождения филиала перевозчика – железной дороги, рассмотревшей претензию.

Список использованных источников

Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 года) (ред. от 01.07.2020) // Российская газета. – 2014. – № 7.
2. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 года № 95-ФЗ (ред. от 30.12.2021) // Российская газета. – 25 августа 2002. – № 2579.– ст. 2437.
3. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 года № 138-ФЗ (ред. от 01.02.2022) // Российская газета. – 20 ноября 2002. – № 3088.– ст. 7436.
4. Часть первая Гражданского кодекса Российской Федерации от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022) // Собрание законодательства РФ. – 5 декабря 1994. – № 32. – ст. 3301.
5. Часть вторая Гражданского кодекса Российской Федерации от 26 января 1996 года № 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021) // Собрание законодательства РФ. – 29 января 1996. – № 5. – ст. 410.
6. Часть третья Гражданского кодекса Российской Федерации от 26 ноября 2001 года № 146-ФЗ(ред. от 01.07.2021) // Собрание законодательства РФ. – 20 декабря 2001. – № 16. – ст. 5532.
7. Федеральный закон «О защите прав потребителей» от 07.02.1992 года № 2300-1 (ред. от 11.06.2021) // Собрание законодательства РФ. – 1992.
8. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года № 17-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. – 2003.
9. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10 января 2003 года № 18-ФЗ (ред. от 02.07.2021) // Собрание законодательства РФ. – 2003.

Научная и специальная литература

10. Абова Т.Е. Гражданский и арбитражный процесс / Т.Е. Абова. – М.: Статут, 2021. – 340 с.
11. Абова Т.Е. Арбитражный суд в судебной системе России / Т.Е. Абова // Государство и право. – 2020. – № 9. – С. 65-76.
12. Агарков М.М. Юридическая природа железнодорожной перевозки / М.М. Агарков // Вестник гражданского права. – 2021. – № 4. – С. 155-166.
13. Белов В.А. Об отдельных проблемных вопросах взыскания убытков по договору поставки железнодорожным транспортом / В.А. Белов // Вестник арбитражной практики. – 2021. – № 2. – С. 41-49.
14. Большой юридический словарь / Под ред. проф. А.Я. Сухарева. 3-е изд. доп. и перераб. – М.: ИНФРА, 2020. – 900 с.
15. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский. – М., 2022. – 510 с.
16. Громошина Н.А. Гражданский и арбитражный процесс / Н.А. Громошина. – М.: Статут, 2021. – 422 с.
17. Гречуха В.Н. Транспортное право России / В.Н. Гречуха. – М., 2022. – 450 с.
18. Васьковский Е.В. Гражданский и арбитражный процесс / Е.В. Васьковский. – М.: Статут, 2021. – 455 с.
19. Егиазаров В.А. Транспортное право / В.А. Егиазаров. – М., 2022. – 752 с.
20. Исаенкова О.В. Гражданское процессуальное право России / О.В. Исаенкова. – М.: Норма, 2020. – 288 с.
21. Комментарий к Арбитражному процессуальному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Отв. ред. проф. Г.А. Жилин. – М., 2021. – 850 с.
22. Овечкин А.П. Заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом / А.П. Овечкин // Транспортное право. – 2022. – № 1. – С. 48-60.

23. Перегудов А.А. Арбитражный процесс / А.А. Перегудов. – М.: Закон, 2021. – 274 с.
24. Перегудов А.А. Гражданское право / А.А. Перегудов. – М.: Закон, 2020. – 368 с.
25. Поляков И.Н. Транспортное право России / И.Н. Поляков. – М., 2022. – 486 с.
26. Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России / Ю.В. Романец. – М.: Норма, 2021. – 522 с.
27. Стригунова Д.П. Основные черты договора перевозки груза в российском законодательстве / Д.П. Стригунова // Современное право. – 2022. – № 1. – С. 138-146.
28. Танкелович М.Б. Анализ и обобщение судебной практики по подсудности дел на основании АПК РФ / М.Б. Танкелович // Вестник Арбитражного суда города Москвы. – 2021. – № 3. – С. 77-87.
29. Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B12_5563/Main.htm
30. Уксусова Е.Е. Последние изменения Арбитражного процессуального кодекса России / Е.Е. Уксусова // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2021. – № 1. – С. 86-99.
31. Яблочков Т.М. Гражданское право / Т.М. Яблочков. – М.: Статут, 2021. – 444 с.